



COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS

Bruselas, 14.9.2004
COM(2004) 582 final

2004/0203 (COD)

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

**por la que se modifica la Directiva 98/71/CE sobre la protección jurídica de los dibujos
y modelos**

(presentada por la Comisión)

{SEC(2004) 1097}

EXPOSICIÓN DE MOTIVOS

1. CONTEXTO DE LA PROPUESTA

La presente propuesta trata de la protección de dibujos y modelos de piezas de recambio destinadas a restituir la apariencia de productos complejos, como son los vehículos de motor. Su objetivo es completar el mercado interior mediante el proceso de liberalización iniciado y parcialmente conseguido por la Directiva 98/71/CE, a fin de aumentar la competencia y ofrecer a los consumidores más posibilidades de elegir la procedencia de las piezas de recambio utilizadas en las reparaciones. Al mismo tiempo, la propuesta mantiene el incentivo general a la inversión en dibujos y modelos, ya que no afecta a la protección de los mismos en las piezas nuevas incorporadas en la fase de fabricación de los productos complejos.

La situación actual en la que coexisten sistemas diferentes y antagónicos de protección de los dibujos y modelos de las piezas de recambio (nueve Estados miembros han liberalizado el mercado y dieciséis amplían la protección de los dibujos o modelos a las piezas de recambio) es totalmente insatisfactoria desde el punto de vista del mercado interior. En el sector del automóvil, que es el más afectado, existe un mercado único para los automóviles nuevos pero no para sus piezas de recambio. Actualmente no se puede fabricar y comercializar libremente en la Comunidad piezas de recambio de automóviles. Debido a esta fragmentación y a la incertidumbre sobre la evolución de la normativa comunitaria aplicable a los dibujos y modelos, los ciudadanos se sienten inseguros en cuanto a si la adquisición de determinadas piezas de recambio es legal y en qué Estados miembros lo es, y en algunas regiones de la Comunidad no pueden escoger entre piezas de recambio competidoras. Por la misma razón, los fabricantes de piezas, en especial las PYME, no pueden aprovechar las economías de escala que ofrece el mercado único, y no se deciden a efectuar las inversiones y a crear los puestos de trabajo que podrían materializarse si la situación fuera diferente.

Las partes interesadas (a favor y en contra de la liberalización) han debatido ampliamente sobre la incidencia económica de la protección de dibujos y modelos en los precios de las piezas de recambio. Sin embargo, las comparativas de precios facilitadas por las asociaciones del sector y por otras partes interesadas se basan en datos anecdóticos o, en el mejor de los casos, simplemente en valores medios relativos a determinadas piezas y determinados países. Para obtener datos más fiables, la Comisión ha realizado un análisis profundo y sistemático a fin de averiguar si los precios de las piezas de recambio originales difieren sistemáticamente entre los Estados miembros donde pueden protegerse los dibujos y modelos y los Estados miembros donde no pueden protegerse. Los resultados del estudio, descritos en la evaluación de impacto ampliada, corroboran la conclusión de que los mercados están sistemáticamente distorsionados.

El análisis de una muestra de precios de once piezas de recambio de veinte modelos de automóviles en diez países (nueve Estados miembros y Noruega, de los cuales en seis países pueden protegerse los dibujos y modelos de dichas piezas y en cuatro no es posible) demuestra que los precios de diez de estas piezas son significativamente más elevados en los Estados miembros donde pueden protegerse los dibujos y modelos que en los que no pueden protegerse. La única pieza cuyo precio no es significativamente más elevado es el radiador, aunque dicha pieza no se beneficia de la protección de dibujos y modelos, ya que no es una pieza externa del automóvil. En cuanto a las demás piezas (parachoques, puertas, aletas, faros, tapas y capós), los precios son entre un 6,4 % y un 10,3 % superiores en los Estados miembros donde pueden protegerse los dibujos y modelos. Estos resultados demuestran que los

fabricantes de vehículos, en cuanto titulares de los derechos, gozan de un poder considerable en el mercado en dichos Estados miembros, en detrimento de los consumidores.

En definitiva, la situación actual, caracterizada por un sistema de protección mixto, genera distorsiones comerciales en el mercado interior, ya que los recursos y la producción no se asignan teniendo en cuenta la competitividad, y la producción no viene determinada por mecanismos de mercado, lo que crea una distorsión de precios y obstáculos al comercio. En un mercado interno liberalizado, los precios deberían descender. Asimismo, se crearían oportunidades comerciales y puestos de trabajo para las PYME independientes, cuya cuota de mercado es ahora reducida, incluso en los países donde los dibujos y modelos no pueden protegerse.

La presente propuesta debe situarse en el contexto de un debate con una larga historia. La Directiva 98/71/CE sobre la protección jurídica de los dibujos y modelos¹ se adoptó el 13 de octubre de 1998. Sus objetivos son velar por la coherencia de las disposiciones nacionales relativas a los dibujos y modelos que inciden más directamente en el funcionamiento del mercado interior, garantizar un elevado nivel de protección de la propiedad industrial y fomentar la inversión en la industria manufacturera. Con arreglo a la Directiva, la apariencia de un producto puede protegerse contra la utilización por parte de terceros si se trata de un dibujo o modelo nuevo y original. Sin embargo, en aquel momento no fue posible armonizar la normativa sobre dibujos y modelos en lo relativo al mercado de piezas de recambio.

La protección de dibujos y modelos concede la exclusividad de los dibujos o modelos nuevos y originales que determinen la apariencia de productos individuales (un vaso), productos complejos (un automóvil) o componentes (el panel de una puerta).

El mercado primario de componentes se refiere a su incorporación en la fase inicial de fabricación y producción de un producto complejo. Una vez vendido a un consumidor, este producto complejo puede sufrir accidentes, averías o daños durante su utilización, y puede ser necesario sustituir o reparar piezas. Esto constituye el mercado secundario o mercado de piezas de recambio. La misma pieza puede entrar en el mercado primario como componente inicial (pieza nueva) o en el mercado secundario como pieza de recambio. Sin embargo, la presente propuesta sólo afecta al mercado secundario (mercado de piezas de recambio).

La presente propuesta no afecta a todas las piezas de recambio, sino sólo a las que se definen como «componentes destinados a la reparación de un producto complejo con objeto de restituir su apariencia inicial». Un producto complejo es un producto compuesto de diferentes componentes o piezas que, en caso de deterioro, pueden sustituirse o repararse con piezas de recambio. En algunas piezas de recambio, no es imprescindible utilizar el dibujo o modelo original para restituir al producto su apariencia o función inicial, por ejemplo cuando tienen una forma o función estándar. En cambio, en otras piezas de recambio, el dibujo o modelo es determinante para restituir al producto su apariencia o función iniciales; en otras palabras, la pieza o componente del producto complejo sólo puede sustituirse por una pieza de recambio idéntica a la pieza original. Únicamente estas piezas de recambio idénticas a la pieza original (a menudo denominadas en inglés «*must match*») constituyen el objeto de la presente propuesta.

¹ DO L 289 de 28.10.1998, p. 28.

Actualmente, la Directiva no excluye la protección de las piezas de recambio mediante un derecho sobre un dibujo o un modelo. En otras palabras, la protección concedida al dibujo o modelo de la pieza nueva en el mercado primario puede también aplicarse a la pieza de recambio en el mercado secundario o mercado de piezas de recambio. Sin embargo, a pesar de que los Estados miembros no llegaron a un acuerdo sobre la armonización del mercado de piezas de recambio, el artículo 14 de la Directiva establece que los Estados miembros mantendrán en vigor las disposiciones legales existentes en la materia, e introducirán únicamente cambios en dichas disposiciones si están destinados a liberalizar el mercado de piezas de recambio (solución «freeze plus»). Por otra parte, el artículo 18 de la Directiva establece que la Comisión analizará las consecuencias de la Directiva y propondrá las modificaciones de la misma que sean necesarias para perfeccionar el mercado de piezas de recambio. Dado que la Directiva no modificó el *statu quo* de la normativa sobre piezas de recambio vigente en los Estados miembros, excepto para permitir su liberalización, en esta fase el análisis de las consecuencias de la propia Directiva no ayudaría a determinar qué modificaciones resultan necesarias. Por tanto, la Comisión centró su estudio en la cuestión específica de la protección de los dibujos y modelos en el mercado de piezas de recambio.

Una vez que todos los Estados miembros han transpuesto la Directiva 98/71/CE a su legislación nacional, la situación es la siguiente:

- Austria, Chipre, la República Checa, Dinamarca, Estonia, Finlandia, Francia, Alemania, Lituania, Malta, Polonia, Portugal, Eslovaquia, Eslovenia y Suecia aplican aún una protección efectiva de los dibujos y modelos de las piezas de recambio.
- En Bélgica, Hungría, Irlanda, Italia, Letonia, Luxemburgo, los Países Bajos, España y el Reino Unido existe una cláusula de reparaciones que permite proteger los dibujos y modelos de los productos nuevos, aunque se permite también utilizar otras piezas para efectuar recambios y reparaciones en el mercado de piezas de recambio.
- Grecia prevé una cláusula de reparaciones combinada con un plazo de protección de cinco años y una remuneración justa y razonable. Este sistema de remuneración no se ha puesto todavía en práctica.

Un avance paralelo importante es que la legislación sobre diseños y modelos comunitarios unitarios, gestionados por la Oficina de Armonización del Mercado Interior (Alicante), siguió avanzando hacia la liberalización del mercado secundario mediante el apartado 1 del artículo 110 del Reglamento (CE) n° 6/2002 del Consejo sobre los dibujos y modelos comunitarios, que establece que «no existirá protección como dibujo o modelo comunitario respecto del dibujo o modelo que constituya un componente de un producto complejo utilizado (...) con objeto de permitir la reparación de dicho producto complejo para devolverle su apariencia inicial». En otras palabras, a diferencia de las normativas nacionales sobre dibujos y modelos, la normativa comunitaria en dicho ámbito no permite proteger las piezas idénticas a la pieza original (*must-match*) en el mercado de piezas de recambio. Dicha disposición constituye el fundamento de la presente propuesta, que aborda el ámbito de las legislaciones nacionales.

Desde la adopción de la Directiva sobre la protección jurídica de los dibujos y modelos, la Comisión ha adoptado el nuevo Reglamento (CE) n° 1400/2002 relativo a la aplicación del apartado 3 del artículo 81 del Tratado CE a determinadas categorías de acuerdos verticales y

prácticas concertadas en el sector de los vehículos de motor². Esta nueva normativa resolvió algunas cuestiones prácticas relativas a la distribución de piezas de recambio, entre otros el objetivo de proteger la competencia efectiva en el mercado de servicios de reparación y mantenimiento, en particular al permitir a los consumidores escoger entre piezas de recambio competidoras. Sin embargo, no aborda directamente la cuestión esencial de la protección de las piezas de recambio mediante un derecho de propiedad industrial. Así pues, el Reglamento (CE) n° 1400/2002 no evita que sea necesaria una mayor aproximación y liberalización de las legislaciones nacionales en lo relativo a las piezas de recambio. Al contrario, la liberalización del mercado secundario resulta indispensable para que dicho Reglamento pueda producir todos sus beneficios.

2. RESULTADOS DE LAS CONSULTAS A LAS PARTES INTERESADAS Y EVALUACIONES DEL IMPACTO

2.1. Descripción del mercado

El debate relativo a la protección de dibujos y modelos en el mercado de piezas de recambio de productos complejos ha sido largo (cerca de 15 años) y se inició, precisamente, en el sector del automóvil. Este sector constituye un caso especial, sobre todo porque los dibujos y modelos desempeñan un papel importante en la elección inicial del vehículo por parte del consumidor y porque los automóviles sufren accidentes y son productos caros y duraderos que sus propietarios prefieren reparar sustituyendo piezas en vez de adquirir un automóvil nuevo. Otros sectores están mucho más fragmentados, los volúmenes son demasiado reducidos y los dibujos y modelos cambian con demasiada rapidez para que los productores independientes tengan una motivación económica para entrar en el mercado.

Es importante recordar que el debate sobre las piezas de recambio sólo afecta a una cuota reducida del mercado total de vehículos automóviles y sus componentes. No afecta a las piezas nuevas, y muchas piezas de recambio no cumplen los criterios exigidos para la protección de dibujos y modelos o no se utilizan como piezas de sustitución para restituir al vehículo original su apariencia global. Los cálculos de las diferentes partes interesadas varían considerablemente. Como consta en la evaluación de impacto ampliada, en la EU-15 el mercado total de recambios para automóviles representa entre 42 000 y 45 000 millones de euros. Según la ECAR, que está a favor de la liberalización, el porcentaje del mercado afectado por la presente propuesta podría ser, aproximadamente, del 25 %, es decir, entre 9 000 y 11 000 millones de euros. Sin embargo, los fabricantes de automóviles calculan que sólo afecta a un 5 % del mercado total.

Los principales tipos de piezas afectadas son los recambios de elementos de la carrocería, los cristales y los sistemas de alumbrado. Estas piezas pueden ser suministradas por fabricantes de vehículos, proveedores de equipamiento original o proveedores independientes. Tales distinciones no son rígidas, ya que a veces los proveedores de equipamiento original actúan al mismo tiempo como contratistas de los fabricantes de vehículos y como proveedores independientes, incluso de piezas idénticas, especialmente en lo que se refiere a los cristales y sistemas de alumbrado.

Para los proveedores independientes es difícil acceder a este mercado. La característica diferencial de todos los productos de este mercado es que las piezas de recambio deben ser

² DO L 203 de 1.8.2002, p. 30.

idénticas a las piezas originales. Debido a la precisión con que son concebidos los automóviles modernos, el margen de error suele ser muy reducido. Los proveedores independientes han de desarrollar los componentes a partir de muestras de piezas originales. En cambio, los proveedores de equipamiento original aprovechan los moldes utilizados al fabricar los componentes para el mercado primario. Las pequeñas modificaciones de forma y diseño que introducen regularmente los fabricantes de vehículos al «renovar» sus modelos también reducen la capacidad de los proveedores independientes para abastecer al mercado de piezas de recambio con piezas de alta calidad no originales. El hecho de que los elementos de carrocería no originales no se adapten bien puede explicar por qué los proveedores de equipamiento original conservan una cuota de mercado considerable incluso en países en los que la liberalización de las normas de protección de dibujos y modelos permite la competencia. Cuando, por las características del producto, la sofisticación de los fabricantes o la forma de aprovisionamiento, la adaptación de los elementos es menos problemática (p. ej. para los cristales o sistemas de alumbrado), aparentemente la cuota de mercado de los proveedores independientes es mucho mayor. Esto demuestra que los derechos de protección de los dibujos y modelos sólo es uno de los factores que permiten a los fabricantes de vehículos controlar el mercado de piezas de recambio, aunque no por ello es menos importante abordar esta cuestión.

Los subsectores del mercado del automóvil más afectados por la propuesta serán:

- La fabricación de *elementos de la carrocería*. Este sector era tradicionalmente una actividad fundamental de los fabricantes de vehículos. Los fabricantes todavía producen ellos mismos la mayoría de elementos metálicos de la carrocería. La externalización creciente de la fabricación de estos elementos está modificando la situación, pero todo indica que los fabricantes de vehículos conservan una posición dominante en el mercado de piezas de recambio. Los elementos de la carrocería de material plástico, como los parachoques, son fabricados por empresas especializadas sobre la base de contratos industriales de exclusividad, que incluyen las piezas de recambio. Puede calcularse que la facturación total de los fabricantes independientes de elementos de la carrocería en la UE es de 375 millones de euros (el 5% del mercado total de elementos de la carrocería, que en la EU-15 asciende a 7 500 millones de euros).
- El sector de los *cristales para automóvil*. En él, los fabricantes de cristales calculan que la tasa de sustitución de los parabrisas es de un 5 % de media, lo que equivale a un mercado de unos 10 millones de parabrisas sustituidos cada año. Se calcula que el mercado de recambio de cristales asciende a 1 000 millones de euros en la EU-15. En el sector de los cristales para automóviles existe una liberalización *de facto*, pues los fabricantes de vehículos compran piezas a fabricantes externos. Las características de la oferta de piezas y de su montaje son muy diferentes de las de los elementos de la carrocería y los sistemas de alumbrado. El mercado europeo de cristales para automóviles está dominado por tres fabricantes: Pilkington, Saint Gobain y Glaverbel. Cada uno de ellos, además de una cuota de mercado importante en la UE, tiene una presencia mundial significativa. Se calcula que, entre los tres, tienen una cuota del 75 % en el mercado de piezas de recambio de la UE.
- Los *sistemas de alumbrado*. En este sector se calcula que el total del mercado de piezas de recambio asciende a 1 220 millones anuales. Las cifras disponibles parecen indicar que los proveedores de equipamiento original suministran aproximadamente la mitad de estas piezas. Las empresas Valeo, Hella y Automotive Lighting suponen la mayor parte de la producción europea de sistemas de alumbrado. Tradicionalmente, estas empresas han suministrado los mismos sistemas de alumbrado al mercado de piezas de recambio, con

escasa competencia de terceros países. El molde utilizado para fabricar el equipamiento original de los sistemas de alumbrado sirve para fabricar componentes que se venden en el mercado de piezas de recambio a través de canales de distribución independientes sin el logotipo del fabricante del vehículo.

Por último, cabe señalar que, dadas las características del mercado, la mayor parte (el 80 %, según algunas estimaciones) de las reparaciones con piezas de recambio se realizan en vehículos siniestrados y el montaje lo pagan las empresas de seguros. La remuneración de los talleres de reparación se compone de una tarifa acordada para las piezas de recambio y un coste de mano de obra estándar.

En este tipo de trabajos, las empresas de seguros tienen poder para especificar el tipo de pieza que se utiliza para sustituir a la pieza deteriorada (es decir, si es equipamiento original o si procede de proveedores independientes), así como el precio que están dispuestas a pagar por la pieza de recambio.

2.2. Consulta, estudio y evaluaciones del impacto

Tras la adopción de la Directiva, se intentó establecer unas condiciones equitativas de participación en el mercado de piezas de recambio mediante un *acuerdo voluntario* entre las partes implicadas. Para ello, la Comisión propuso, en una declaración sobre el mercado de piezas de recambio publicada con la Directiva, lanzar y coordinar una consulta sobre la protección de los dibujos y modelos de los componentes de productos complejos del sector de los vehículos de motor, así como informar al Parlamento y al Consejo de su desarrollo. En octubre y noviembre de 2000 se convocó una serie de reuniones bilaterales con las partes interesadas. Las consultas reflejaron que las posiciones de las partes seguirán siendo completamente antagónicas y demasiado alejadas para llegar a un acuerdo voluntario.

Ante la imposibilidad de llegar a un acuerdo voluntario, además de consultar a muchas otras fuentes, la Comisión encargó un estudio sobre las posibles opciones existentes para armonizar el mercado de piezas de recambio. Dada la incidencia económica en el sector del automóvil, el estudio se centró en dicho sector.

El objetivo del estudio era analizar las consecuencias de cuatro alternativas de protección de dibujos y modelos sobre la competencia, los sectores industriales comunitarios y los consumidores, en relación a la situación actual:

- Situación actual, «*Statu quo*»
- «Liberalización», es decir, supresión de la protección de los dibujos y modelos de las piezas de recambio. Esta opción implica una revisión de la Directiva 98/71/CE que elimine en la Unión Europea la protección de los dibujos y modelos de las piezas idénticas a las piezas originales.
- Un sistema que establezca una protección a corto plazo de los dibujos y modelos. En este caso, la protección de los dibujos y modelos de las piezas de recambio sólo se aplicaría durante un periodo limitado, después del cual los dibujos y modelos de las piezas de recambio ya no estarían protegidos, y cualquier fabricante podría producirlas libremente.
- Un sistema de remuneración para la utilización de dibujos y modelos protegidos que fije un nivel apropiado de remuneración. En este caso, los fabricantes independientes podrían

producir piezas de recambio abonando una remuneración razonable al titular del derecho sobre el dibujo o modelo.

- Una combinación de los dos últimos sistemas mencionados, es decir, un *plazo limitado* de protección total de los dibujos y modelos, combinado con un sistema de *remuneración* en el periodo siguiente.

En la evaluación de impacto ampliada de la Comisión se recoge la valoración que la Comisión realiza de cada opción sobre la base del estudio citado y de las aportaciones complementarias de los fabricantes de automóviles, los proveedores independientes y las empresas de seguros.

Sobre la base de dicha evaluación, la Comisión considera que la única opción eficaz para completar el mercado interior es eliminar la protección de los dibujos y modelos en el mercado de piezas de recambio. La liberalización promete numerosos beneficios sin inconvenientes graves. Mejoraría el funcionamiento del mercado interior, aumentaría la competencia en el mercado de piezas de recambio, se reduciría el precio para los consumidores y se crearían oportunidades y puestos de trabajo en las PYME. Como demuestra la evaluación de impacto ampliada, las demás alternativas no modificarían o modificarían muy poco la insatisfactoria situación actual. Dado que la duración de los automóviles es limitada, un sistema que ofreciera protección jurídica a los fabricantes de piezas originales durante un periodo de tiempo limitado eliminaría el incentivo económico que necesitan los proveedores independientes para entrar en el mercado. El sistema de remuneración supondría una pesada carga administrativa y ofrecería poca seguridad jurídica.

2.3. Beneficios esperados de la propuesta

Las consecuencias positivas de la propuesta pueden resumirse del siguiente modo:

- Beneficios para el consumidor

El consumidor se beneficiará directamente del aumento de la competencia y de la realización del mercado interior. El sector de la distribución independiente podrá ofrecer una mayor variedad de piezas, tanto piezas de los proveedores de equipamiento original como piezas, habitualmente más baratas, de fabricantes independientes. Esto dará lugar a una mayor variedad de marcas de piezas y ofrecerá a los talleres de reparación y las empresas de seguros, y, por tanto, al consumidor final, una mayor posibilidad de elección de piezas idénticas a la pieza original y precios más reducidos. Las cifras que posee la Comisión indican que, en los Estados miembros que permiten la protección de los dibujos y modelos, los consumidores están pagando un sobreprecio del 6 al 10 % por las piezas de recambio que entran en el ámbito de la propuesta. Actualmente, en algunos Estados miembros el consumidor paga dos veces el mismo dibujo o modelo: la primera vez cuando compra un automóvil nuevo y la segunda cuando lo hace reparar. Una cláusula de reparaciones armonizada pondría fin a esta situación.

- Competitividad de las empresas y competencia

Sin una cláusula de reparaciones, el consumidor puede elegir el taller para reparar las piezas de la carrocería, pero no las piezas en sí. La propuesta pretende solucionar esta situación asimétrica y aumentar la competencia en todas las partes de la cadena de valor y para todos los agentes que participan en ella. Mientras que los fabricantes de automóviles perderán parte de su cuota de mercado y de sus ingresos monopolísticos, surgirán oportunidades comerciales para los fabricantes independientes de piezas de recambio, sobre todo para las PYME, y se

creará un mercado europeo de dimensión suficiente para permitir la entrada de nuevos operadores.

No se verá afectada negativamente la competitividad de los fabricantes de automóviles de la Unión con respecto a los fabricantes de terceros países. En EE.UU., los dibujos y modelos de las piezas de recambio no están protegidos. Es cierto que en Japón los dibujos y modelos de las piezas de recambio están protegidos durante un periodo máximo de quince años; sin embargo, la presente propuesta aumentará también significativamente el mercado de los proveedores de la UE, al permitirles fabricar en la UE piezas para automóviles japoneses y otros automóviles fabricados en el extranjero. El 15 % del total de los automóviles que circulan en la UE han sido fabricados en terceros países. Esta cuota de mercado tan importante se abriría a los fabricantes de la UE; por esa razón, los fabricantes de vehículos japoneses y los de EE.UU. se oponen a una liberalización a escala de la UE.

Asimismo, en cuanto al retorno de la inversión realizada por el titular del derecho del dibujo o modelo, el coste real de desarrollar un nuevo dibujo o modelo y la protección de los incentivos *ex ante* a la innovación sólo suponen de 50 a 60 euros por automóvil. Este importe puede compensarse adecuadamente mediante la concesión de derechos exclusivos que cubran únicamente la explotación del dibujo o modelo para la fabricación y venta de vehículos de motor nuevos en el mercado primario. Sin duda, los fabricantes de vehículos podrán seguir utilizando los dibujos y modelos como instrumento de comercialización para su actividad principal, independientemente de que exista o no protección en el mercado de piezas de recambio.

Globalmente, la liberalización tendría consecuencias positivas sobre la competencia en el mercado de piezas de recambio de la UE y, a largo plazo, dinamizaría el mercado. El aumento de la competencia beneficiará especialmente a las PYME del sector. Cabe mencionar que, incluso en mercados liberalizados como el del Reino Unido, los fabricantes conservan una cuota de hasta el 95 % de un mercado clave como es el de elementos de la carrocería. Por tanto, cabe concluir que resulta muy difícil para las PYME desafiar el poder de los fabricantes en el mercado de piezas de recambio, lo cual hace más necesario y urgente completar el mercado interior en este ámbito.

- Empleo

Las variaciones en la cuota de mercado de los fabricantes de piezas de recambio producirán inevitablemente variaciones en el empleo. Frente a las posibles consecuencias negativas, de poca importancia, sobre el empleo en el sector de la fabricación de automóviles de la UE, las PYME aumentarán su cuota de mercado y crearán puestos de trabajo. Es razonable prever las siguientes consecuencias positivas sobre el empleo en el sector de piezas de recambio de la UE:

- En primer lugar, se crearán nuevos puestos de trabajo en la UE como consecuencia del crecimiento del mercado de piezas de recambio. Con una normativa liberalizada, los fabricantes podrán producir piezas en la UE para importantes mercados de exportación (EE.UU., Sudamérica y Europa del Este). La actual protección de los dibujos y modelos en el mercado de piezas de recambio impide aprovechar esta oportunidad.
- En segundo lugar, aproximadamente el 15 % de los automóviles que circulan en la Comunidad son importados. Estas importaciones incluyen, entre otros, modelos japoneses, coreanos y estadounidenses, pero también automóviles producidos por fabricantes

comunitarios en EE.UU. y otros países. Las piezas de estos vehículos se fabrican casi exclusivamente en Japón, Corea, Taiwán y EE.UU. Todos los fabricantes de vehículos en cuestión han registrado en la UE los dibujos y modelos de los componentes de sus automóviles y controlan completamente este segmento del mercado de piezas de recambio.

- En tercer lugar, es probable que se produzca una incidencia neta positiva sobre el empleo en el sector de la distribución gracias al aumento de las ventas de piezas de recambio. Podrían perderse algunos puestos de trabajo en las redes de concesionarios autorizados, pero se crearían nuevos puestos en el mercado de la distribución independiente.
- En cuarto y último lugar, hay que mencionar que la propia industria del automóvil importa muchas piezas de terceros países: Volkswagen importa aletas de Sudáfrica; Renault, capós de Taiwán; y Audi, luces traseras de Brasil. Si las PYME de la UE pudieran conseguir una mayor cuota de mercado, estos puestos de trabajo regresarían a la UE. En definitiva, la liberalización no debería tener una incidencia negativa sobre el empleo en la UE.

- Seguridad y salud

Se ha planteado con regularidad la cuestión de la seguridad, calidad e integridad estructural de las piezas de recambio, que, evidentemente, resultan esenciales para el consumidor. Sin embargo, el objetivo de la protección de los dibujos y modelos es recompensar el esfuerzo intelectual del creador del dibujo o modelo, y proteger la apariencia del producto, pero no su función técnica o su calidad, que pueden protegerse, respectivamente, mediante patentes o marcas registradas. Un parachoques cuyo dibujo o modelo no está protegido por no cumplir el requisito de novedad no es necesariamente menos seguro que otro parachoques protegido.

La seguridad y calidad de los productos, incluidas las piezas de recambio, están protegidas mediante otra legislación comunitaria y nacional, que establece las normas necesarias sobre seguridad de los productos y acceso a la información técnica. Concretamente, en el sector del automóvil están vigentes más de noventa directivas, que regulan la fabricación y el funcionamiento de los vehículos de motor. Una «Directiva marco» establece las normas generales aplicables a la homologación de vehículos de motor. La información que los fabricantes deben facilitar durante el proceso de homologación de un producto es muy detallada. Toda esta información se exige independientemente de que el producto esté protegido por el registro de un dibujo o modelo industrial (para mayor información, véase la evaluación de impacto ampliada). Los derechos de protección de los dibujos y modelos, que protegen la apariencia y la estética del producto, no influyen en la seguridad ni en la protección de los peatones y no pueden aportar las garantías de seguridad que proporcionan otros mecanismos específicos. El consumidor se beneficiaría de forma directa o indirecta del aumento de la competencia y de la realización del mercado interior resultantes de la liberalización.

2.4. Conclusión

El objetivo principal de la protección de dibujos y modelos es conceder derechos exclusivos sobre la apariencia de un producto, pero no un monopolio sobre el producto en sí. Sin embargo, en el mercado de piezas de recambio, la protección de un dibujo o modelo para el que no exista, en la práctica, una alternativa conduciría a un monopolio sobre el producto. La protección de los dibujos y modelos debe permitir obtener un retorno justo de la inversión realizada y fomentar la innovación a través de la competencia, gracias a la fabricación de nuevos productos. Autorizar a terceros a fabricar y distribuir piezas de recambio permitiría

mantener la competencia. En cambio, si la protección de dibujos y modelos se extiende a las piezas de recambio, estos terceros infringirían esos derechos, se eliminaría la competencia y se concedería un monopolio de hecho sobre el producto al titular del derecho del dibujo o modelo.

La **opción de la liberalización** promete diversos beneficios netos. Mejoraría el funcionamiento del mercado interior, aumentaría la competencia en el mercado de piezas de recambio y permitiría que las PYME pudieran acceder a dicho mercado y participar en él. El consumidor se beneficiaría de más posibilidades de elección y de precios inferiores. Además de aumentar la seguridad jurídica, simplificaría las actividades cotidianas de los órganos administrativos y jurisdiccionales, las empresas (especialmente las PYME) y los consumidores.

3. COMENTARIOS A LAS DISPOSICIONES

Artículo 1

Cuando se adoptó la Directiva 98/71/CE sobre la protección jurídica de los dibujos y modelos, no fue posible armonizar la normativa sobre dibujos y modelos en lo relativo al mercado de piezas de recambio. No se llegó a un acuerdo sobre el papel de la protección de dibujos y modelos en lo relativo a las piezas de recambio idénticas a la pieza original para productos complejos. Por tanto, actualmente el artículo 14 de la Directiva establece que los Estados miembros mantendrán en vigor las disposiciones legales existentes en la materia, e introducirán únicamente cambios en dichas disposiciones si están destinados a liberalizar el mercado de piezas de recambio.

El presente artículo pretende armonizar y completar el mercado interior en este ámbito mediante la liberalización total del mercado de piezas de recambio.

La cláusula de reparaciones no limita los derechos del titular del dibujo o modelo y evita que existan monopolios en el mercado de piezas de recambio. El derecho sobre los dibujos y modelos relativo a la apariencia de un producto primario no se extenderá al mercado secundario.

El apartado 1 del artículo 110 del Reglamento (CE) nº 6/2002 del Consejo, de 12 de diciembre de 2001, sobre los dibujos y modelos comunitarios ya establece una cláusula de reparaciones provisional y transitoria³. La presente propuesta pretende armonizar los sistemas nacionales de protección de dibujos y modelos y hacerlos coherentes con los dibujos y modelos comunitarios.

A fin de que los consumidores dispongan de información sobre los diferentes orígenes de las piezas de recambio competidoras y puedan escoger sabiendo si las piezas de recambio proceden del fabricante del vehículo original o de otra fuente, el apartado 2 del presente artículo dispone que los Estados miembros velarán por que los consumidores dispongan de la información sobre el origen de las piezas de recambio que necesiten para poder escoger con conocimiento de causa entre piezas de recambio competidoras.

³ «...no existirá protección como dibujo o modelo comunitario respecto del dibujo o modelo que constituya un componente de un producto complejo utilizado en el sentido del apartado 1 del artículo 19 con objeto de permitir la reparación de dicho producto complejo para devolverle su apariencia inicial».

Artículo 2

La entrada en vigor está prevista, a más tardar, dos años después de la adopción de la Directiva. Esto significa que, a partir de esa fecha, los titulares de derechos de dibujos o modelos ya no podrán hacer valer su derecho para impedir la producción o distribución independiente de piezas para el mercado de piezas de recambio, lo que supondrá la fase final de la liberalización de dicho mercado. La Comisión propone un periodo de aplicación prolongado habida cuenta de la situación existente en los Estados miembros.

Propuesta de

DIRECTIVA DEL PARLAMENTO EUROPEO Y DEL CONSEJO

por la que se modifica la Directiva 98/71/CE sobre la protección jurídica de los dibujos y modelos

EL PARLAMENTO EUROPEO Y EL CONSEJO DE LA UNIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea, y, en particular, su artículo 95,

Vista la propuesta de la Comisión⁴,

Visto el dictamen del Comité Económico y Social Europeo⁵,

De conformidad con el procedimiento establecido en el artículo 251 del Tratado⁶,

Considerando lo siguiente:

- (1) El único objetivo de la protección de dibujos y modelos es conceder derechos exclusivos sobre la apariencia de un producto, pero no un monopolio sobre el producto en sí. Proteger un dibujo o un modelo para el que no exista, en la práctica, una alternativa conduciría a un monopolio de hecho sobre el producto, y tal protección se aproximaría a un abuso de la normativa sobre dibujos y modelos. Autorizar a terceros a fabricar y distribuir piezas de recambio permite mantener la competencia; en cambio, si la protección de dibujos y modelos se extendiera a las piezas de recambio, estos terceros infringirían esos derechos, se eliminaría la competencia y se concedería un monopolio de hecho sobre el producto al titular del derecho del dibujo o modelo.
- (2) Las diferencias existentes entre las legislaciones de los Estados miembros sobre la utilización de dibujos y modelos protegidos a efectos de reparación de un producto complejo con objeto de restituir su apariencia inicial inciden directamente sobre el establecimiento y funcionamiento del mercado interior de las mercancías que incorporan dibujos y modelos si el producto al que se aplica o incorpora el dibujo o modelo constituye un componente de un producto complejo de cuya apariencia depende el dibujo o modelo protegido. Tales diferencias pueden falsear la competencia en el mercado interior.
- (3) Para el buen funcionamiento del mercado interior es necesario aproximar las legislaciones de los Estados miembros sobre protección de dibujos y modelos en lo

⁴ DO C [...] de [...], p. [...].

⁵ DO C [...] de [...], p. [...].

⁶ DO C [...] de [...], p. [...].

relativo a la utilización de dibujos y modelos protegidos a efectos de reparación de un producto complejo con objeto de restituir su apariencia inicial.

- (4) A fin de complementar lo dispuesto en el Reglamento (CE) n° 1400/2002 de la Comisión sobre la capacidad de un fabricante para colocar su marca registrada o su logotipo en componentes o piezas de recambio de manera efectiva y visible, los Estados miembros han de velar por que los consumidores estén debidamente informados sobre el origen de las piezas de recambio, por ejemplo en lo relativo a las marcas o los logotipos colocados en las piezas en cuestión.
- (5) La Directiva 98/71/CE debería modificarse en consecuencia.

HAN ADOPTADO LA PRESENTE DIRECTIVA:

Artículo 1

El artículo 14 de la Directiva 98/71/CE se sustituirá por el texto siguiente:

«Artículo 14

1. No podrán protegerse los dibujos o modelos que sean componentes de un producto complejo utilizados con arreglo a lo dispuesto en el apartado 1 del artículo 12 de la presente Directiva a efectos de reparación de dicho producto complejo con objeto de restituirle su apariencia inicial.
2. Los Estados miembros velarán por que los consumidores estén debidamente informados sobre el origen de las piezas de recambio, de modo que puedan escoger con conocimiento de causa entre piezas de recambio competidoras».

Artículo 2

1. Los Estados miembros pondrán en vigor las disposiciones legales, reglamentarias y administrativas necesarias para cumplir la presente Directiva a más tardar a los dos años de su adopción. Informarán inmediatamente de ello a la Comisión.

Cuando los Estados miembros adopten dichas disposiciones, éstas harán referencia a la presente Directiva o irán acompañadas de dicha referencia en su publicación oficial. Los Estados miembros establecerán las modalidades de la mencionada referencia.

2. Los Estados miembros comunicarán a la Comisión las principales disposiciones nacionales que adopten en el ámbito regulado por la presente Directiva.

Artículo 3

La presente Directiva entrará en vigor el vigésimo día siguiente al de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Artículo 4

Los destinatarios de la presente Directiva serán los Estados miembros.

Hecho en Bruselas, el [...]

Por el Parlamento Europeo
El Presidente
[...]

Por el Consejo
El Presidente
[...]

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)

		Prior to action [Year n-1]	Situation following action					
Budget line	Revenue		[Year n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]
	<i>a) Revenue in absolute terms</i>							
	<i>b) Change in revenue</i>	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 form 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	<p><i>If necessary, a fuller description of the tasks may be annexed.</i></p> <p>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.</p>
	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: 108.000 € x 2 officials = 216.000 €
Temporary staff		
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 trough 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, Figiefaf, 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