



EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO

Bryssel 14.9.2004
KOM(2004) 582 lopullinen

2004/0203 (COD)

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

mallien oikeudellisesta suojasta annetun direktiivin 98/71/EY muuttamisesta

(komission esittämä)

{SEK(2004) 1097}

PERUSTELUT

1. EHDOTUKSEN SISÄLTÖ

Tämän ehdotuksen aiheena ovat varaosat, jotka on tarkoitettu moniosaisten tuotteitten – kuten moottoriajoneuvojen – alkuperäisen ulkoasun palauttamiseen. Tavoitteena on toteuttaa sisämarkkinat direktiivillä 98/71/EY aloitetun ja osittain toteutuneen liberalisointiprosessin avulla, jotta voitaisiin lisätä kilpailua ja tarjota kuluttajille enemmän valinnanvaraa sen suhteen, mistä korjaustöihin käytettävät varaosat ovat peräisin. Yleistä kannustinta malli-investointeihin ei kuitenkaan poisteta, sillä ehdotus ei vaikuta sellaisten uusien osien mallisuojaan, jotka asennetaan moniosaiseen tuotteeseen sen valmistusvaiheessa.

Tätä nykyä jäsenvaltioissa on käytössä erilaisia, toisilleen vastakkaisia varaosien mallisuoja koskevia järjestelyjä (9 jäsenvaltiota on vapauttanut mallisuojan ja 16 ulottanut sen koskemaan varaosia), mikä on sisämarkkinoitten kannalta täysin kestäväntöntä. Autonvalmistusallalla, jota asia koskee voimakkaimmin, sisämarkkinat ovat toteutuneet uusien autojen mutteivät niiden varaosien kohdalla. Autojen varaosien valmistus ja kauppa ei tällä haavaa ole vapaata yhteisössä. Tämä hajanaisuus ja epävarmuus yhteisön mallijärjestelmän kehityksestä on saanut kansalaiset tuntemaan epävarmuutta siitä, voiko varaosia ostaa laillisesti jossakin jäsenvaltioissa (ja jos niin missä). Osassa yhteisöä kuluttajat eivät voi vapaasti valita kilpailevien varaosien välillä. Samasta syystä osienvalmistajat ja etenkin pk-yritykset jäävät paitsi mahdollisuuksia hyödyntää sisämarkkinoitten tarjoamia mittakaavaetuja, eikä investoiminen ja työvoiman palkkaaminen ole niistä niin houkuttelevaa kuin se voisi toisissa oloissa olla.

Niin liberalisoinnin kannattajien kuin vastustajienkin edustajat ovat kyseenalaistaneet mallisuojan taloudelliset vaikutukset varaosien hintoihin. Alan järjestöjen ja muiden asianosaisten toimittamat hintavertailut perustuvat kuitenkin hajanaisiin tietoihin ja parhaassakin tapauksessa pelkkiin keskiarvoihin joidenkin osien hinnoista joissakin maissa. Saadakseen asiasta parempia tietoja komissio toteutti perusteellisen ja systemaattisen analyysin, jolla se pyrki selvittämään, vaihtelevatko alkuperäisvaraosien hinnat systemaattisesti mallisuojan tarjoavien ja sitä tarjoamattomien jäsenvaltioiden välillä. Selvityksen tulokset kuvataan ehdotuksesta tehdyssä laajennetussa vaikutustenarvioinnissa, ja ne tukevat käsitystä, jonka mukaan markkinat ovat systemaattisesti vääristyneet.

Analyysissä tarkasteltiin yhdentoista 20 automallissa käytettävän varaosan hintoja yhdeksässä EU-maassa ja Norjassa. Maista kuudessa kyseisillä osilla on mallisuoja ja neljässä ei. Analyysissä kävi ilmi, että osista kymmenen hinnat olivat selvästi korkeammat mallisuojan tarjoavissa maissa kuin muissa. Ainut osa, jonka hinta ei ollut selvästi korkeampi, oli jäähdytin, jolla ei kuitenkaan ole mallisuoja, koska se ei ole osa auton ulkokuorta. Muiden osien – puskureiden, ovien, valaisinlaitteitten, lokasuojien, luukkujen ja konepeltien – hinnat olivat mallisuojan tarjoavissa jäsenvaltioissa 6,4–10,3 prosenttia korkeammat kuin muualla. Nämä tulokset osoittavat, että autonvalmistajat käyttävät mallioikeuksien omistajina huomattavan suurta valtaa markkinoilla kuluttajien vahingoksi.

Edellisen perusteella voidaan tiivistetysti todeta, että nykytilanne vaihtelevine mallisuoja-järjestelyineen aiheuttaa häiriötä kaupalle sisämarkkinoilla: resurssien ja tuotannon sijoittaminen ei perustu kilpailukykyyn eivätkä markkinamekanismit ohjaa tuotantoa. Tämä vääristää hintatilannetta ja on este kaupalle. Vapailla sisämarkkinoilla hintojen voitaisiin odottaa laskevan. Lisäksi luotaisiin liiketoimintamahdollisuuksia ja työpaikkoja

riippumattomille pk-yrityksille, jotka tähän mennessä ovat pystyneet hankkimaan vain vaatimattoman markkinaosuuden – myös niissä jäsenvaltioissa, joissa mallisuoja ei tarjota.

Käsillä olevaa ehdotusta olisi tarkasteltava asiasta käydyin pitkäaikaisen keskustelun valossa. Mallien oikeudellista suojaa koskeva direktiivi 98/71/EY¹ annettiin 13. lokakuuta 1998. Sen tarkoituksena on varmistaa johdonmukaisuus niiden kansallisissa malleja koskevista laeissa olevien säännösten välillä, jotka suorimmin vaikuttavat sisämarkkinoitten toimintaan, sekä huolehtia teollisoikeuksien korkeatasoisesta suojelusta ja rohkaista investointeja tuotantoteollisuuteen. Direktiivin nojalla tuotteen ulkoasu voidaan suojata kolmansien osapuolten käytöltä, jos malli on uusi ja alkuperäinen. Direktiivin antamisen aikaan ei kuitenkaan ollut mahdollista yhdenmukaistaa malleja koskevaa sääntelyä varaosien jälkimarkkinoiden suhteen.

Mallisuoja antaa yksinoikeuden uuteen ja alkuperäiseen malliin, joka koskee yksittäisen tuotteen (esim. maljakon), moniosaisen tuotteen (esim. auton) tai osan (esim. ovipellin) ulkoasua.

Moniosaisten tuotteitten osien ensimarkkinoilla on kyse näitten osien asentamisesta moniosaiseen tuotteeseen sen valmistus- ja tuotantovaiheessa. Kun moniosainen tuote on myyty kuluttajalle ja sitä ryhdytään käyttämään, se saattaa joutua onnettomuuteen, hajota tai vaurioitua, jolloin sen osia voidaan joutua vaihtamaan tai korjaamaan. Näin syntyvät jälkimarkkinat varaosille. Sama osa voi tulla alkuperäisenä (uutena) osana ensimarkkinoille ja varaosana jälkimarkkinoille. Tämä ehdotus koskee kuitenkin pelkästään jälkimarkkinoita.

Ehdotus ei vaikuta kaikkiin markkinoilla oleviin varaosiin. Sen piiriin kuuluvilla varaosilla tarkoitetaan osia, joita käytetään moniosaisen tuotteen korjaamiseen sen alkuperäisen ulkoasun palauttamiseksi. Moniosainen tuote puolestaan koostuu eri osista, jotka voidaan niiden vahingoittuttua korvata tai korjata varaosalla. On olemassa varaosia, joiden ei välttämättä tarvitse olla tietyn mallin mukaisia tuotteen alkuperäisen ulkoasun tai toiminnan palauttamiseksi, koska esimerkiksi osan muoto tai toiminta on vakio. Toisten varaosien kohdalla mallinmukaisuus puolestaan on välttämätöntä, jotta tuotteen alkuperäinen ulkoasu tai toiminta voitaisiin palauttaa; tällöin moniosaisen tuotteen osa voidaan korvata ainoastaan alkuperäisosan kanssa identtisellä varaosalla. Tämän ehdotuksen aiheena ovat juuri nämä usein ”täysin sopiviksi” nimitetyt varaosat.

Nykymuotoisessa direktiivissä ei suljeta pois varaosien suojaamista mallioikeudella, joten ensimarkkinoilla myytävän uuden osan mallille annettua suojaa voidaan soveltaa samalla lailla myös jälkimarkkinoilla myytävään varaosaan. Vaikka jäsenvaltiot eivät pystyneet sopimaan harmonisoinnista jälkimarkkinoilla, direktiivin 14 artiklassa säädetään kuitenkin, että niiden on pidettävä voimassa asiaa koskevat nykyiset säädöksensä ja muutettava niitä vain siten, että muutoksella vapautetaan varaosien markkinoita (nk. freeze plus -ratkaisu). Direktiivin 18 artiklassa säädetään lisäksi, että komissio analysoi direktiivin vaikutuksia ja esittää siihen mahdollisia muutoksia varaosien sisämarkkinoitten toteuttamiseksi. Koska direktiivillä ei tehty muutoksia jäsenvaltioissa voimassa olleitten varaosajärjestelmien asemaan muutoin kuin mahdollistamalla niiden vapauttaminen, itse direktiivin vaikutusten arvioinnista ei tässä vaiheessa tehtynä olisi apua sen selvittämiseen, mitä muita muutoksia olisi tehtävä. Sen sijaan komissio keskittyi tarkastelemaan erityisempää kysymystä mallisuojusta jälkimarkkinoilla.

¹ EYVL L 289, 28.10.1998, s. 28.

Nyt kun kaikki jäsenvaltiot ovat saattaneet direktiivin 98/71/EY osaksi kansallista lainsäädäntöään, tilanne on seuraavanlainen:

- Varaosilla on käytännössä edelleen mallisuoja Itävallassa, Kyproksella, Liettuassa, Maltalla, Portugalissa, Puolassa, Ranskassa, Ruotsissa, Saksassa, Slovakiassa, Sloveniassa, Suomessa, Tanskassa, Tšekissä ja Virossa.
- Alankomaissa, Belgiassa, Espanjassa, Irlannissa, Italiassa, Latviassa, Luxemburgissa, Unkarissa ja Yhdistyneessä kuningaskunnassa on käytössä korjaamista koskeva lauseke, jonka mukaisesti uusille tuotteille voidaan antaa mallisuoja mutta jälkimarkkinoilla voidaan käyttää muitakin osia korjaamisten ja vaihtojen yhteydessä.
- Kreikassa on voimassa korjaamista koskeva lauseke, mallisuojan kesto on viisi vuotta, ja käytössä on kohtuullisen korvauksen järjestelmä. Korvausjärjestelmää ei vielä sovelleta käytännössä.

Tärkeä kehitysaskel on myös muutos lainsäädännössä, joka koskee yhteistä yhteisömallia, jota hallinnoi Alicantessa Espanjassa päämajaansa pitävä sisämarkkinoilla toimiva yhdenmukaistamisvirasto (tavaramerkit ja mallit). Yhteisömallista annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 6/2002 110 artiklan 1 kohdan säännösten myötä jälkimarkkinoitten vapauttaminen on askelta lähempänä. Kyseisessä kohdassa säädetään, että ”yhteisömalliin perustuvaa suojaa ei ole mallilla, joka on osa moniosaista tuotetta, jota käytetään [– –] kyseisen moniosaisen tuotteen korjaamiseen sen alkuperäisen ulkoasun palauttamiseksi”. Yhteisön mallisuoja järjestelmä ei siis (toisin kuin kansalliset mallioikeudet) tarjoa minkäänlaista suojaa ”täysin sopiville” varaosille jälkimarkkinoilla. Edellä mainittu säännös on otettu pohjaksi tälle kansallisia järjestelmiä käsittelevälle ehdotukselle.

Mallien oikeudellisesta suojasta annetun direktiivin jälkeen komissio on antanut asetuksen perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltamisesta vertikaalisten sopimusten ja yhdenmukaistettujen menettelytapojen ryhmiin moottoriajoneuvoalalla (asetus (EY) N:o 1400/2002).² Uudella asetuksella on onnistuttu ratkaisemaan tiettyjä varaosien jakeluun liittyviä käytännön ongelmia. Erityisesti mainittakoon tavoite turvata tosiasiallinen kilpailu korjaus- ja huoltopalvelumarkkinoilla mm. antamalla käyttäjille mahdollisuus valita kilpailevien varaosien välillä. Asetuksessa ei kuitenkaan suoraan käsitellä sitä keskeistä kysymystä, suojataanko varaosia teollisoikeuksilla. Asetus (EY) N:o 1400/2002 ei siis poista tarvetta jatkaa varaosiin liittyvän jäsenvaltioiden lainsäädännön lähentämistä ja vapauttamista. Jälkimarkkinoitten vapauttaminen on päinvastoin välttämätöntä, jotta tästä asetuksesta saadaan täysi hyöty.

2. ASIANOSAISTEN KUULEMISEN TULOKSET JA VAIKUTUSARVIOINNIT

2.1. Markkinoitten kuvaus

Moniosaisten tuotteitten jälkimarkkinoilla sovellettavasta mallisuojusta on keskusteltu kauan (noin 15 vuotta), ja keskustelun käynnisti juuri autoala, joka on hyvin omanlaisensa tapaus. Autoalan erityisyyden taustalla on, että mallisuojusta on suuri merkitys kuluttajan autovalinnalle, autot voivat kärsiä vahinkoja, ja ne ovat kalliita ja pitkäikäisiä laitteita, joita

² EYVL L 203, 1.8.2002, s. 30.

omistajat korjaavat vaihtamalla osia sen sijaan että ostaisivat uuden auton. Muut markkinasektorit ovat paljon hajanaisempia, niillä volyymit ovat tässä suhteessa liian pienet ja mallit vaihtuvat nopeasti, mistä syystä riippumattomilla tuottajilla ei ole riittäviä taloudellisia kannustimia markkinoilletuloon.

On tärkeää pitää mielessä, että varaosista käytävä keskustelu vaikuttaa vain pieneen osaan autojen ja niiden osien markkinoista. Uusia osia asia ei koske, ja monet varaosat joko eivät täytä mallisuojuille asetettuja kriteerejä tai niitä ei käytetä korvaavina osina, joilla palautetaan alkuperäisen ajoneuvon yleinen ulkoasu. Eri osapuolten esittämät arviot poikkeavat toisistaan huomattavasti. Kuten laajennetussa vaikutustenarvioinnissa selvitetään, autonvaraosamarkkinoiden kokonaisarvo on 15 jäsenvaltion EU:ssa 42–45 miljardia euroa. Vapauttamisen puolesta puhuvan ECARin (kampanja autojen osien ja korjaustoiminnan markkinoiden vapauttamiseksi) mukaan tämän ehdotuksen piiriin kuuluvan markkinalohkon suuruus voisi olla noin 25 prosenttia eli 9–11 miljardia euroa. Autonvalmistajat arvioivat kuitenkin, että asia koskisi vain 5:tä prosenttia kokonaismarkkinoista.

Asia koskee pääasiassa kolmentyyppisiä osia: runkopeltejä, laseja ja valaisinyksiköjä. Niitä toimittavat autonvalmistajat, alkuperäisosien toimittajat ja riippumattomat toimittajat. Toimittajatyyppejä ei voi erottaa tiukasti toisistaan, sillä alkuperäisosien toimittajat toimivat joskus sekä sopimussuhteessa autonvalmistajiin että riippumattomina toimittajina – vaikka kyse olisi samastakin osasta. Tämä koskee etenkin autonlasi- ja valaisinlaitealaa.

Riippumattomien toimittajien on vaikea päästä näille markkinoille. Ratkaiseva kaikille näillä markkinoilla oleville tuotteille yhteinen piirre on täydellistä vastaavuutta edellyttävä malli; varaosien on siis oltava täsmälleen samanlaisia kuin alkuperäiset. Autonvalmistustekniikka on nykyään niin tarkkaa, että virhetoleranssi on usein erittäin pieni. Riippumattomien osantoimittajien on suunniteltava osansa alkuperäisosiin perustuvan käänteisen suunnittelun avulla. Alkuperäisosien valmistajat taas pystyvät hyödyntämään ensimarkkinoille tuotettavien osien muotoja. Riippumattomien osantoimittajien kykyä toimittaa jälkimarkkinoille korkeatasoisia tarvikkeita heikentävät myös ne pienet ajoittaiset muutokset autojen korin muotoilussa, joita autonvalmistajat tekevät uudistaessaan mallejaan. Tarvikkeina tarjottavien koripeltien alkuperäistä heikompi sopivuus saattaa olla syynä siihen, että alkuperäisosien markkinaosuus on edelleen huomattava myös niissä maissa, joissa mallisuojuasäännösten höllentäminen on mahdollistanut kilpailun. Kun tuotteitten ominaisuudet, valmistajien osaaminen ja toimitusjärjestelyt vähentävät sopivuuteen liittyviä ongelmia (esim. lasit ja valot), riippumattomilla toimittajilla näyttää olevan paljon suurempi markkinaosuus. Tämä kertoo siitä, että mallisuoja ei ole ainoa tekijä, joka vaikuttaa autonvalmistajien kykyyn hallita varaosien jälkimarkkinoita, mikä ei toki vähennä tarvetta sen käsittelyyn.

Automarkkinoilla ehdotuksen vaikutukset kohdistuvat voimakkaimmin seuraaviin osa-alueisiin:

- *Koripeltien* valmistus oli perinteisesti keskeinen osa ajoneuvonvalmistajien toimintaa. Vielä nykyäänkin ne valmistavat metalliset koripellit pääosin itse. Tilanne on muuttumassa, kun pellinvalmistusta ulkoistetaan, mutta kaikki merkit viittaavat siihen, että autonvalmistajat säilyttävät vahvan aseman jälkimarkkinoilla. Muoviset koripellit (esim. puskurit) hankitaan usein erikoistuneilta valmistajilta yksinoikeuteen perustuvien sopimusten kautta; niiden piiriin kuuluvat myös varaosat. EU:n riippumattomien koripellinvalmistajien kokonaisliikevaihto on noin 375 miljoonaa euroa (eli 5 % EU-15:n 7,5 miljardin euron arvoisista kokonaismarkkinoista).

- *Autonlasimarkkinoilla* valmistajat arvioivat, että tuulilaseista vaihdetaan vuosittain noin 5 prosenttia eli noin 10 miljoonaa tuulilasiasia. Lasituotteitten jälkimarkkinat 15 jäsenvaltion EU:ssa ovat arvoltaan noin miljardi euroa. Autonlasiala on käytännössä vapautettu: autonvalmistajat ostavat osat niiden valmistajilta. Osien toimittaminen ja vaihtaminen jakautuu eri tahojen kesken hyvin erilaisella tavalla kuin koripeltien ja valolaitteiden markkinoilla. Euroopan autonlasimarkkinoita hallitsee kolme suurta valmistajaa: Pilkington, Saint Gobain ja Glaverbel. Kullakin niistä on merkittävää maailmanlaajuista toimintaa ja hallussaan huomattava osuus EU:n markkinoista. Niiden yhteenlaskettu osuus EU:n jälkimarkkinoista on arviolta 75 prosenttia.
- *Valolaitteitten* jälkimarkkinoitten arvo on arvioiden mukaan vuodessa 1,22 miljardia euroa. Lukujen mukaan alkuperäisosien osuus on noin puolet. Euroopan valaistussyksikkötuotannon valtaosasta vastaa nykyään muutama yritys: Valeo, Hella ja Automotive Lighting. Nämä yritykset ovat toimittaneet samoja valolaitteita myös jälkimarkkinoille, ja EU:n ulkopuolinen kilpailu on ollut hyvin vähäistä. Alkuperäisten valaistussyksikköjen tuotannossa käytettävää muottia käytetään myös sellaisten yksiköiden tuotannossa, jotka myydään jälkimarkkinoille riippumattomien jakelukanavien kautta ilman ajoneuvonvalmistajan logoa.

Lopuksi on syytä huomata, että markkinoiden luonteeseen kuuluu, että suurimmassa osassa (joidenkin arvioiden mukaan 80 %) varaosia käyttävistä korjauksista kyse on vakuutusyhtiöitten laskuun tehtävistä kolareissa tavallisimmin vaurioituvien osien korjaamisesta. Korjaustöiden korvaamisessa varaosat on hinnoiteltu sovitun taulukon mukaan ja työstä maksetaan vakiotaksa.

Tällaisten korjaustöiden yhteydessä vakuutusyhtiöt voivat käyttää merkittävää valtaa markkinoilla: ne voivat näet määritellä, millaisella osalla vahingoittunut osa korvataan (alkuperäisellä vai riippumattoman valmistajan osalla) ja minkä hinnan ne ovat valmiit työstä maksamaan.

2.2. Kuulemiset, selvitykset ja vaikutustenarvioinnit

Direktiivin antamisen jälkeen yritettiin asianomaisten *vapaaehtoisella sopimuksella* luoda jälkimarkkinoille yhtäläiset toimintaedellytykset. Sitä varten komissio sitoutui direktiivin yhteydessä julkaistussa varaosien jälkimarkkinoita koskevassa lausunnossaan käynnistämään ja koordinoimaan kuulemisen moniosaisten tuotteitten osien mallisuojusta moottoriajoneuvoalalla sekä tiedottamaan asian edistymisestä Euroopan parlamentille ja neuvostolle. Loka–marraskuussa 2000 järjestettiin osapuolten kahdenvälisiä tapaamisia. Tuloksena oli, että osapuolten näkemykset pysyvät täysin vastakkaisina ja niin kaukana toisistaan, ettei vapaaehtoiseen sopimukseen voitu päästä.

Koska vapaaehtoisen sopimuksen saavuttaminen ei ollut mahdollista, komissio päätti paitsi kuulla lukuisia muita lähteitä myös teettää selvityksen vaihtoehtoisista keinoista harmonisoida varaosien jälkimarkkinat. Selvityksessä keskityttiin autonvalmistusalaan siihen kohdistuvien merkittävien taloudellisten vaikutusten vuoksi.

Tarkoituksena oli selvittää neljän vaihtoehtoisen mallisuojajärjestelmän vaikutukset kilpailuun, yhteisön teollisiin toimialoihin ja kuluttajiin, kun vaikutuksia verrataan nykytilan säilyttävään malliin. Järjestelmät ovat seuraavat:

- Nykytilanteen säilyttäminen.
- Vapauttaminen: ei lainkaan mallisuojaa varaosille. Tässä vaihtoehdossa olisi tehtävä direktiiviin 98/71/EY ”täysin sopivia” osia koskeva tarkistus, jolla poistettaisiin mallisuoja tällaisilta osilta koko EU:ssa.
- Lyhytkestoisen mallisuojan järjestelmä. Tämän vaihtoehdon mukaan varaosien mallisuoja olisi voimassa vain rajoitetun ajan. Sen jälkeen varaosalla ei enää olisi mallisuoja ja se olisi vapaasti kaikkien valmistettavissa.
- Suojattujen mallien käyttöä koskeva korvausjärjestelmä, jossa vahvistetaan asianmukainen korvaustaso. Tämä vaihtoehto antaisi riippumattomille valmistajille mahdollisuuden valmistaa varaosia mallioikeuden haltijalle maksettavaa kohtuullista korvausta vastaan.
- Kummankin edellä mainitun järjestelmän eli *lyhytkestoisen* mallisuojan ja sitä seuraavan jaksona sovellettavan *korvausjärjestelmän* yhdistelmä.

Komissio esittää arvionsa kustakin vaihtoehdosta omassa laajennetussa vaikutustenarvioinnissaan, joka perustuu edellä mainittuun selvitykseen sekä autonvalmistajilta, riippumattomilta osantoimittajilta ja vakuutusyhtiöiltä saatuihin kommentteihin.

Arvionsa perusteella komissio tuli siihen tulokseen, että ainoastaan vaihtoehto, jonka mukaan mallisuoja ei uloteta varaosien jälkimarkkinoille, on tehokas keino toteuttaa sisämarkkinat. Vapauttamisesta on luvassa etuja monessa suhteessa ilman vakavia haittoja. Se parantaisi sisämarkkinoitten toimintaa, lisäisi kilpailua jälkimarkkinoilla, laskisi kuluttajahintoja ja avaisi toimintamahdollisuuksia pk-yrityksille ja loisi niihin työpaikkoja. Kuten laajennetussa vaikutustenarvioinnissa osoittautui, muut vaihtoehdot eivät juurikaan muuttaisi nykyistä epätydyttävää tilannetta – jos lainkaan. Kun otetaan huomioon autojen rajallinen elinikä, alkuperäisosien valmistajille rajatuksi ajaksi mallisuojan myöntävä järjestelmä poistaisi riippumattomilta osantoimittajilta taloudellisen kannustimen tulla markkinoille. Korvausjärjestelmä taas on hallinnollisesti raskas eikä juuri tarjoa oikeusvarmuutta.

2.3. Ehdotuksen odotetut edut

Ehdotuksen edut voidaan tiivistää seuraavasti:

- Kuluttajat

Lisääntynyt kilpailu ja sisämarkkinoitten toteutuminen koituvat suoraan kuluttajan hyödyksi. Riippumattomat jakelijat pystyvät lisäämään tarjontaansa – niin alkuperäisosien valmistajien kuin riippumattomienkin tuottajien valmistamia osia, jotka ovat tavallisesti halvempia. Tarjolla on tällöin enemmän eri valmistajien tuottamia osia, jolloin korjaamojen ja vakuuttajien ja siksi myös loppukuluttajien ulottuvilla on laajempi valikoima entistä halvempia ”täysin sopivia” osia. Komission lukujen mukaan kuluttajat maksavat tämän ehdotuksen piiriin kuuluvista varaosista 6–10 prosenttia korkeamman hinnan niissä jäsenvaltioissa, joissa osilla on mallisuoja. Joissakin jäsenvaltioissa kuluttajat joutuvat nykyään maksamaan samasta mallista kahdesti: ensimmäisen kerran ostaessaan uuden auton ja toisen kerran silloin, kun autoa on korjattava. Harmonisoitu korjaamista koskeva lauseke merkitsisi loppua tällaiselle tilanteelle.

- Yritysten kilpailukyky ja kilpailu markkinoilla

Ellei korjaamista koskevaa lauseketta ole, kuluttajat voivat kyllä valita itse sen korjaamon, jossa he haluavat korjauttaa, mutta itse osia valinnanvapaus ei koske. Käsillä olevalla ehdotuksella pyritään korjaamaan tämä epätasainen tilanne ja lisäämään kilpailua kaikkien osien ja arvoketjun kaikkien toimijoiden osalta. Siinä missä autonvalmistajien markkinaosuus pieneneekin ja monopoliasemaan perustuva hinnoittelu poistuu, ehdotus avaa mahdollisuuksia riippumattomille varaosanvalmistajille (joista useimmat ovat pk-yrityksiä) ja auttaa luomaan Euroopan laajuiset markkinat, joilla on tilaa uusille tulokkaille.

EU:n autonvalmistajien kilpailukyky ei heikenny suhteessa yhteisön ulkopuolisten maiden tuotajiin. USA:ssa mallisuoja ei ulotu varaosiin. Japanissa varaosille tosin myönnetään mallisuoja enintään 15 vuodeksi. Tämä ehdotus kuitenkin laajentaa merkittävästi EU:n osantoimittajien markkinoita, kun ne voivat valmistaa osia japanilaisia ja muita ulkomaisia autoja varten EU:ssa. EU:n autokannasta 15 prosenttia on valmistettu yhteisön ulkopuolella. Ehdotus avaisi tämän merkittävän kokoisen markkinaosuuden EU:n osanvalmistajille, minkä vuoksi japanilaiset ja amerikkalaiset autonvalmistajat vastustavatkin EU:n laajuista vapauttamista.

Mitä tulee mallioikeuden haltijoiden tekemien investointien palkitsemiseen, on todettava, että uuden mallin kehittämisen ja innovointikannustimien suojelun todelliset kustannukset ovat vain 50–60 euroa autoa kohti. Nämä kustannukset voidaan riittävällä tavalla korvata yksinoikeuksilla, jotka kattavat pelkästään mallin käyttämisen uusien moottoriajoneuvojen tuotantoa ja ensimarkkinoilla tapahtuvaa myyntiä varten. Autonvalmistajat voivat taatusti jatkossakin käyttää malleja perusliiketoimintansa markkinoinnissa, olipa mallilla suoja jälkimarkkinoilla tai ei.

Yleisesti ottaen liberalisointi vaikuttaisi myönteisesti kilpailuun EU:n jälkimarkkinoilla. Markkinoitten dynaamisuus lisääntyisi ajan myötä. Parantuneesta kilpailuympäristöstä hyötyisivät etenkin alan pk-yritykset. On syytä huomata, että vapautetuillakin markkinoilla – kuten Yhdistyneessä kuningaskunnassa – alkuperäisosien valmistajat ovat tähän mennessä onnistuneet pitämään hallussaan 95 prosenttia keskeisistä koripeltien markkinoista. Niinpä voidaan todeta, että pk-yritysten on äärimmäisen vaikeaa höllentää alkuperäisosien valmistajien tiukkaa otetta jälkimarkkinoista, mikä vain lisää tarvetta toteuttaa sisämarkkinat alalla kiireesti.

- Työllisyys

Varaosanvalmistajien markkinaosuuksien muutokset heijastuvat välttämättä myös työllisyyteen. Jos työpaikat EU:n autonvalmistajien palveluksessa ehkä hieman vähenevätkin, pk-yritykset pystyvät lisäämään markkinaosuuttaan ja luomaan työpaikkoja. Ehdotuksen voidaan perustellusti odottaa hyödyttävän työllisyyttä EU:n varaosateollisuudessa seuraavilla tavoilla:

- Ensinnäkin varaosamarkkinoitten kasvu luo lisää työpaikkoja EU:hun. Kun järjestelyt vapautetaan, EU:n osanvalmistajat saavat valmistaa EU:ssa osia merkittävillä vientimarkkinoille (USA:han, Etelä-Amerikkaan ja Itä-Eurooppaan). Jälkimarkkinoilla voimassa oleva mallisuoja estää nykyisin tämän.
- Toiseksi on huomattava, että noin 15 prosenttia EU:n autoista tuodaan ulkomailta. Kyse on mm. japanilaisista, eteläkorealaisista ja yhdysvaltalaisista automerkeistä mutta myös EU:n autonvalmistajien USA:ssa ja muualla valmistamista autoista. Näiden autojen osat

valmistetaan liki yksinomaan Japanissa, Etelä-Koreassa, Taiwanissa ja USA:ssa. Kaikki asianomaiset autonvalmistajat ovat rekisteröineet autosien malleja EU:ssa, ja tämä osa jälkimarkkinoita on täysin niiden hallinnassa.

- Kolmanneksi todettakoon, että varaosien myynnin kasvulla on todennäköisesti positiivinen nettovaikutus jakelualan työllisyyteen. Vaikka valtuutetuissa jälleenmyyjäyrityksissä saatetaankin menettää jonkin verran työpaikkoja, niitä syntyy lisää vapaille markkinoille.
- Neljänneksi on vielä todettava, että autoteollisuus tuo itsekin monia osia yhteisön ulkopuolelta: Volkswagen tuo lokasuojia Etelä-Amerikasta, Renault konepeltejä Taiwanista ja Audi takavalvoja Brasiliasta. Jos EU:ssa toimivat pk-yritykset voisivat lisätä markkinaosuuttaan, työpaikat palaisivat EU:hun. Kaiken kaikkiaan markkinoitten vapauttamisesta ei pitäisi syntyä kielteisiä vaikutuksia työllisyyteen EU:ssa.

- Terveys ja turvallisuus

Kerta toisensa jälkeen on noussut esiin kysymys varaosien turvallisuudesta, laadusta ja rakenteellisesta kestävydestä. Ne ovat kuluttajan kannalta erityisen merkittäviä seikkoja. Mallisuojan tarkoituksena on palkita mallin luoja ponnistelut ja antaa suoja tuotteen ulkoasulle muttei sen teknisille toiminteille tai laadulle (jotka voisivat kuulua patentti- tai tavaramerkkisuojan piiriin). Vaikka puskurin mallille ei olisi myönnetty suojaa, koska se ei täytä ”uutuuden” vaatimusta, se ei välttämättä ole sen vähemmän turvallinen kuin suojattukaan puskuri.

Tuotteitten – myös varaosien – turvallisuus ja laatu suojataan muilla EY:n tai jäsenvaltioiden säädöksillä, joissa vahvistetaan tarvittavat tuoteturvallisuutta ja teknisten tietojen saatavuutta koskevat normit. Moottoriajoneuvoalalla on annettu yli 90 direktiiviä, joilla säännellään moottoriajoneuvojen valmistusta ja toimintaa. Moottoriajoneuvojen tyyppihyväksyntään sovellettavat yleiset säännöt vahvistetaan erityisessä puitedirektiivissä. Valmistajan on annettava tuotteen tyyppihyväksyntää varten erittäin täsmälliset tiedot. Kaikki tiedot on annettava, olipa tuotteella teollisoikeudellinen mallisuoja tai ei. (Tarkempia tietoja annetaan laajennetussa vaikutustenarvioinnissa.) Tuotteen ulkoasua ja siihen liittyviä esteettisiä seikkoja suojaavat mallisuoja-oikeudet ovat turvallisuuteen tai jalankulkijoiden suojeluun liittyviltä vaikutuksiltaan neutraaleja, eikä niillä pystytä tarjoamaan turvatakeita, joita varten on muita menettelyjä. Lisääntynyt kilpailu ja sisämarkkinoitten toteutuminen vapauttamisen myötä koituvat sekä suoraan että välillisesti kuluttajan hyödyksi.

2.4. Päätelmät

Mallisuojan päätarkoituksena on antaa yksinoikeus tuotteen ulkoasuun, ei monopolia itse tuotteeseen. Jos mallisuoja ulotetaan jälkimarkkinoilla myytäviin varaosiin – joita vastaavia vaihtoehtoisia tuotteita ei oikeastaan ole käytettävissä –, tuloksena on kuitenkin monopoli tuotteeseen. Mallisuojan olisi annettava mallin kehittäjälle mahdollisuus saada kohtuullinen tuotto tekemistään investoinneista ja edistettävä innovointia uusien tuotteitten valmistamisen aikaansaaman kilpailun kautta. Jos kolmansilla osapuolilla on mahdollisuus valmistaa ja toimittaa varaosia, kilpailu pysyy yllä. Jos mallisuoja taas ulotetaan varaosiin, nämä kolmannet osapuolet loukkaisivat mallisuojan haltijan oikeuksia, kilpailu poistuisi ja mallisuojan haltija saisi tosiasiallisen monopolin tuotteeseensa.

Vapauttamisvaihtoehdosta luvassa olevat nettovaikutukset ovat positiivisia monessa suhteessa. Vaihtoehdolla parannettaisiin sisämarkkinoitten toimintaa ja voitaisiin lisätä kilpailua jälkimarkkinoilla, ja lisäksi pk-yritykset pääsisivät osallistumaan jälkimarkkinoitten

toimintaan. Kuluttajalle olisi luvassa enemmän valinnanvaraa ja halvempia hintoja. Oikeusvarmuuden parantumisen lisäksi vaihtoehto yksinkertaistaisi hallintoelinten, tuomioistuinten, yritysten (etenkin pk-yritysten) ja kuluttajien arkipäivää.

3. SÄÄNNÖSTEN TAUSTAA

1 artikla

Mallien oikeudellista suojaa koskevan direktiivin 98/71/EY antamisen aikaan ei voitu yhdenmukaistaa mallisuojajärjestelyjä varaosien jälkimarkkinoitten osalta. Neuvotteluissa ei päästy sopuun mallisuojan asemasta moniosaisten tuotteitten sellaisten varaosien osalta, joiden täytyy täysin vastata alkuperäisosa. Direktiivin 14 artiklassa säädetään siksi, että jäsenvaltioiden on pidettävä voimassa asiaa koskevat nykyiset säädöksensä ja muutettava niitä vain siten, että muutoksella vapautetaan varaosien markkinoita.

Direktiiviehdotuksen 1 artiklalla pyritään yhdenmukaistamaan ja täydentämään sisämarkkinoita vapauttamalla täysin varaosien jälkimarkkinat.

Direktiivissä 98/71/EY oleva ”korjauslauseke” ei rajoita mallioikeuksien haltijoiden oikeuksia, vaan sillä estetään monopolien syntyminen varaosamarkkinoille. Ensimmäisillä myytävän tuotteen ulkoasulle myönnettyä mallisuojaa ei uloteta koskemaan tuotetta myös jälkimarkkinoilla.

Yhteisömallista 12. joulukuuta 2001 annetun neuvoston asetuksen (EY) N:o 6/2002 110 artiklan 1 kohtaan on sisällytetty väliaikainen korjauslauseke.³ Tällä ehdotuksella halutaan yhdenmukaistaa jäsenvaltioiden mallisuojajärjestelmät ja saattaa ne johdonmukaisiksi yhteisömallijärjestelyn kanssa.

Jotta kuluttajat saisivat tiedot kilpailevien varaosien alkuperistä ja voisivat tehdä valintansa täysin tietoisina siitä, onko varaosa peräisin alkuperäisen ajoneuvon valmistajalta vai jostain muualta, artiklan 2 kohdassa säädetään, että jäsenvaltioiden on varmistettava, että kuluttajille annetaan asianmukaiset tiedot varaosien alkuperästä ja että he pystyvät tekemään tietoon perustuvan valinnan toistensa kanssa kilpailevien osien välillä.

2 artikla

Direktiivin on tarkoitus tulla voimaan viimeistään kahden vuoden kuluttua sen antamisesta. Sen jälkeen mallioikeuden haltijalla ei enää ole oikeutta estää varaosien riippumatonta valmistamista tai jakelua jälkimarkkinoitten tarpeeseen. Tämä merkitsisi viimeistä vaihetta varaosien jälkimarkkinoitten vapauttamisessa. Komissio ehdottaa pidennettyä täytäntöönpanoaikaa ottaakseen huomioon nykyisen tilanteen jäsenvaltioissa.

³ ”[– –] yhteisömalliin perustuvaa suojaa ei ole mallilla, joka on osa moniosaista tuotetta, jota käytetään 19 artiklan 1 kohdassa tarkoitettulla tavalla kyseisen moniosaisen tuotteen korjaamiseen sen alkuperäisen ulkoasun palauttamiseksi.”

Ehdotus:

EUROOPAN PARLAMENTIN JA NEUVOSTON DIREKTIIVI

mallien oikeudellisesta suojasta annetun direktiivin 98/71/EY muuttamisesta

EUROOPAN PARLAMENTTI JA EUROOPAN UNIONIN NEUVOSTO, jotka

ottavat huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 95 artiklan,

ottavat huomioon komission ehdotuksen,⁴

ottavat huomioon Euroopan talous- ja sosiaalikomitean lausunnon,⁵

noudattavat perustamissopimuksen 251 artiklassa määrättyä menettelyä⁶

sekä katsovat seuraavaa:

- (1) Mallisuojan ainoana tarkoituksena on myöntää yksinoikeus tuotteen ulkoasuun, ei monopolia itse tuotteeseen. Jos suoja annetaan mallille, jolle ei ole käyttökelpoista vaihtoehtoa, tuloksena on tosiasiallinen monopoli tuotteeseen. Tällaista suojaa voitaisiin pitää lähes mallisuojajärjestelmän väärinkäyttönä. Kun kolmansilla osapuolilla on mahdollisuus valmistaa ja toimittaa varaosia, kilpailu pysyy yllä. Jos mallisuoja taas ulotetaan varaosiin, nämä kolmannet osapuolet loukkaisivat mallisuojan haltijan oikeuksia, kilpailu häviäisi ja mallisuojan haltija saisi tosiasiallisen monopolin tuotteeseensa.
- (2) Erot jäsenvaltioiden lainsäädännössä, joka koskee suojattujen mallien käyttöä moniosaisen tuotteen korjaamiseen sen alkuperäisen ulkoasun palauttamiseksi, vaikuttavat suoraan sisämarkkinoitten toteuttamiseen ja toimintaan mallin sisältävien tuotteitten osalta, kun se tuote, johon malli sisältyy tai johon mallia sovelletaan, on osa moniosaista tuotetta, jonka ulkoasusta suojattu malli on riippuvainen. Tällaiset erot saattavat vääristää kilpailua sisämarkkinoilla.
- (3) Sisämarkkinoitten toiminnan sujuvuuden nimissä on tarpeen lähentää jäsenvaltioiden mallisuojalainsäädäntöä siltä osin kuin on kyse suojattujen mallien käytöstä moniosaisen tuotteen korjaamiseen sen alkuperäisen ulkoasun palauttamiseksi.
- (4) Niiden komission asetuksessa (EY) N:o 1400/2002 olevien säännösten täydentämiseksi, jotka koskevat valmistajan mahdollisuutta varustaa toimitetut osat tai varaosat tavaramerkillään tai muulla tunnuksellaan toimivalla ja helposti näkyvällä tavalla, jäsenvaltioiden olisi varmistettava, että kuluttajille annetaan asianmukaiset

⁴ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁵ EUVL C [...], [...], s. [...].

⁶ EUVL C [...], [...], s. [...].

varaosien alkuperää koskevat tiedot, joihin sisältyvät myös tiedot osiin sijoitetuista tavaramerkeistä ja tunnuksista.

(5) Direktiiviä 98/71/EY olisi muutettava vastaavasti,

OVAT ANTANEET TÄMÄN DIREKTIIVIN:

1 artikla

Korvataan direktiivin 98/71/EY 14 artikla seuraavasti:

”14 artikla

1. Mallisuoja ei myönnetä mallille, joka sisältyy moniosaisen tuotteen osaan, jota käytetään tämän direktiivin 12 artiklan 1 kohdassa tarkoitetulla tavalla kyseisen moniosaisen tuotteen korjaamiseen sen alkuperäisen ulkoasun palauttamiseksi.
2. Jäsenvaltioiden on varmistettava, että kuluttajille annetaan asianmukaiset tiedot varaosien alkuperästä, jotta he pystyvät tekemään tietoon perustuvan valinnan toistensa kanssa kilpailevien osien välillä.”

2 artikla

1. Jäsenvaltioiden on saatettava tämän direktiivin noudattamisen edellyttämät lait, asetukset ja hallinnolliset määräykset voimaan kahden vuoden kuluessa tämän direktiivin antamisesta. Niiden on viipymättä ilmoitettava kirjallisina komissiolle kyseiset säännökset sekä kyseisten säännösten ja tämän direktiivin säännösten välinen vastaavuustaulukko.

Näissä jäsenvaltioiden antamissa säädöksissä on viitattava tähän direktiiviin tai niihin on liitettävä tällainen viittaus, kun ne virallisesti julkaistaan. Jäsenvaltioiden on säädettävä siitä, miten viittaukset tehdään.

2. Jäsenvaltioiden on toimitettava tässä direktiivissä tarkoitetuista kysymyksistä antamansa keskeiset kansalliset säännökset kirjallisina komissiolle.

3 artikla

Tämä direktiivi tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

4 artikla

Tämä direktiivi on osoitettu kaikille jäsenvaltioille.

Tehty Brysselissä [date].

Euroopan parlamentin puolesta
Puhemies
[...]

Neuvoston puolesta
Puheenjohtaja
[...]

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]
	<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 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: 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 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