



EUROPOS BENDRIJŲ KOMISIJA

Briuselis, 14.9.2004
KOM(2004) 582 galutinis

2004/0203 (COD)

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

iš dalies keičianti Direktyvą 98/71/EB dėl teisinės dizaino apsaugos

(pateikta Komisijos)

{SEK(2004) 1097}

AIŠKINAMASIS MEMORANDUMAS

1. PASIŪLYMO KONTEKSTAS

Šis pasiūlymas yra susijęs su atsarginių dalių, naudojamų atkuriant tokių sudėtinių gaminių kaip motorinės transporto priemonės išvaizdą, dizaino apsauga. Jo tikslas – sukurti vidaus rinką, naudojantis liberalizavimo procesu, kuris yra pradėtas ir iš dalies įgyvendintas Direktyva 98/71/EB, siekiant padidinti konkurenciją ir pasiūlyti vartotojams didesnę remonto darbams naudojamų atsarginių dalių šaltinių pasirinkimą. Tuo pačiu pasiūlyme skatinama investuoti į dizainą, nes jame nekalbama apie naujų dalių, kurios įmontuojamos sudėtinio gaminio gamybos etape, dizaino apsaugą.

Šiuo metu taikomi skirtingi arba priešingi atsarginių dalių dizaino apsaugos režimai, t. y. 9 valstybės narės yra šį sektorių liberalizavusios, o 16 valstybių narių taiko dizaino apsaugą atsarginėms dalims; tokia padėtis yra visiškai nepriimtina bendrosios rinkos požiūriu. Automobilių sektoriuje, kuriam daroma didžiausia įtaka, veikia bendra naujų automobilių rinką, bet nėra bendros atsarginių dalių rinkos. Šiuo metu Bendrijoje negalima laisvai gaminti automobilių atsarginių dalių ir jomis prekiauti. Kadangi režimai yra tokie skirtingi ir nėra aišku, kaip keisis Bendrijos dizaino režimas, piliečiai nežino, ar teisėta pirkti tam tikras atsargines dalis ir kurioje valstybėje narėje tai yra teisėta; be to, kai kuriose Bendrijos dalyse jie negali rinktis iš konkuruojančių atsarginių dalių. Dėl tos pačios priežasties dalių gamintojai, ypač MVĮ, negali pasinaudoti bendros rinkos siūloma masto ekonomija ir nėra skatinamos investuoti bei kurti darbo vietų.

Dėl dizaino apsaugos ekonominio poveikio atsarginių dalių kainoms diskutavo abi interesų grupės, pasisakančios už ir prieš liberalizavimą. Tačiau kainų palyginimai, pateikti pramonės asociacijos ir kitų suinteresuotų šalių, grindžiami mažai tikėtiniais įrodymais arba geriausiu atveju kai kurių dalių ir kai kurių šalių paprastais vidurkiais. Kad gautų patikimesnius duomenis, Komisija atliko išsamią sisteminę analizę ir įvertino, ar originalių atsarginių dalių kainos valstybėse narėse, kuriose dizainas saugomas, ir valstybėse narėse, kur jis nesaugomas, sistemiškai skiriasi. Išsamiaame poveikio įvertinime pateikti tyrimo rezultatai patvirtina išvadą, kad rinkos yra sistemiškai iškraipomos.

Buvo išanalizuotos 11 atsarginių dalių, tinkančių 20 automobilių modelių, pavyzdinės kainos 9 valstybėse narėse ir Norvegijoje, iš kurių 6 valstybės taiko šių dalių dizainui apsaugą, o 4 netaiko; buvo nustatyta, kad 10 iš šių dalių kainos yra gerokai aukštesnės valstybėse narėse, kuriose taikoma dizaino apsauga, nei valstybėse narėse, kurios dizaino nesaugo. Vienintelė dalis, kurios kaina nėra gerokai aukštesnė, yra radiatorius, tačiau šiai daliai netaikoma dizaino apsauga, nes jos nėra automobilio išorėje. Kitų dalių, buferių, durelių, sparnų, žibintų, dangčių, variklio dangčių kainos buvo 6,4 %–10,3 % aukštesnės valstybėse narėse, kurios taiko dizaino apsaugą. Šie rezultatai rodo, kad transporto priemonių gamintojai, kaip teisių turėtojai, turi tų valstybių narių rinkai didelę įtaką, kuri yra žalinga vartotojams.

Apibendrinant galima pasakyti, kad šiuo metu taikomi įvairūs apsaugos režimai iškraipo prekybą vidaus rinkoje: ištekliai ir produkcija nėra paskirstomi remiantis konkurencingumu, o gamybą lemia ne rinkos mechanizmai. Todėl yra iškraipomos kainos ir atsiranda prekybos kliūtys. Galima prognozuoti, kad liberalizuotoje vidaus rinkoje kainos sumažėtų. Be to, nepriklausomoms MVĮ, kurios ligi šiol turėjo tik nedidelę rinkos dalį, būtų sukurtos galimybės plėtoti verslą ir kurti darbo vietas; tokias galimybes gautų ir MVĮ tose valstybėse narėse, kuriose netaikoma dizaino apsauga.

Šiame pasiūlyme aptariamas klausimas svarstomas jau seniai. Direktyva 98/71/EB dėl teisinės dizaino apsaugos¹ buvo priimta 1998 m. spalio 13 d. Ja siekiama suderinti nacionalinių dizaino įstatymų nuostatas, turinčias didžiausią tiesioginę įtaką vidaus rinkos funkcionavimui, užtikrinti aukštą pramoninės nuosavybės apsaugos lygį bei skatinti investicijas į gamybą. Pagal direktyvą trečiosios šalys negali naudotis gaminio išvaizda, jeigu dizainas yra naujas ir originalus. Tačiau direktyvos priėmimo metu buvo neįmanoma suderinti dizaino režimo, taikomo atsarginių dalių antrinėje rinkoje.

Dizaino apsauga suteikiama išimtinai individualaus gaminio (pvz., vazos), sudėtinio gaminio (pvz., automobilio) arba sudedamosios dalies (pvz., durų panelė) naujo ir originalaus dizaino išvaizdai.

Pirminė sudedamųjų dalių rinka yra susijusi su jų įmontavimu pradiniam sudėtinio gaminio konstravimui ir gamybos etape. Pardavus tą sudėtinį gaminį vartotojui ir šiam juo pasinaudojus, su gaminiu gali įvykti nelaimingas atsitikimas, jis gali sugesti arba jam gali būti padaryta žala; tada gali tekti keisti arba taisyti dalis. Tai yra antrinė atsarginių dalių rinka. Ta pati dalis gali patekti į rinką kaip pirminė sudedamoji dalis (nauja dalis) pirminėje rinkoje arba kaip atsarginė dalis antrinėje rinkoje. Tačiau šis pasiūlymas turi įtakos tik antrinei rinkai.

Šis pasiūlymas turės įtakos ne visoms rinkoje parduodamoms atsarginėms dalims. Aptariamąsias dalis, kurios yra apibrėžiamos kaip „sudedamosios dalys, naudojamos sudėtiniam gaminiui taisyti, siekiant atkurti pirminę jo išvaizdą“. Sudėtinis gaminys – tai gaminys, sudarytas iš įvairių elementų arba dalių, kurias, esant gedimui, galima pakeisti atsarginėmis dalimis arba, naudojantis atsarginėmis dalimis, pataisyti. Yra atsarginių dalių, kurių dizainas neprivalo būti originalus, atkuriant pirminę gaminio išvaizdą, pavyzdžiui, dėl to, kad jo forma arba funkcija yra standartinė. O kitų atsarginių dalių dizainas yra svarbus, atkuriant gaminio pirminę funkciją arba išvaizdą, kitaip tariant, sudėtinio gaminio dalį arba sudedamąją dalį galima pakeisti tik atsargine dalimi, kuri yra identiška originaliai daliai. Jos dažnai vadinamos analogiškais atsarginėmis dalimis; tik tokios dalys yra šio pasiūlymo objektas.

Šiuo metu direktyvoje neatmetama galimybė saugoti atsargines dalis teise į dizainą, kitaip tariant, apsauga, taikoma naujos dalies dizainui pirminėje rinkoje, taip pat gali būti taikoma atsarginei daliai antrinėje rinkoje. Nepaisant to, kad valstybės narės nesugebėjo susitarti dėl atsarginėms dalims taikomų režimų suderinimo, direktyvos 14 straipsnyje nustatyta, kad valstybės narės taiko toje srityje galiojančius savo įstatymus ir gali keisti tas nuostatas tik siekdamas liberalizuoti atsarginių dalių rinką („freeze plus“ sprendimas). Be to, direktyvos 18 straipsnyje numatyta, kad Komisija tiria direktyvos padarinius ir siūlo direktyvos pataisas, kad būtų sukurta atsarginių dalių rinka. Kadangi direktyva nepakeitė valstybėse narėse galiojančių režimų atsarginių dalių atžvilgiu, išskyrus pakeitimus, susijusius su liberalizavimu, direktyvos padarinių tyrimas šiuo etapu nepadėtų nuspręsti, kokių reikia tolesnių pataisų. Todėl Komisija daugiausia dėmesio skyrė konkrečiam klausimui – dizaino apsaugos antrinėje rinkoje – analizei.

Šiuo metu visos valstybės narės yra perkėlusios Direktyvą 98/71/EB į savo nacionalinę teisę. Padėtis yra tokia:

- Austrija, Čekija, Danija, Estija, Kipras, Lenkija, Lietuva, Malta, Portugalija, Prancūzija, Vokietija, Slovakija, Slovėnija, Suomija ir Švedija vis dar veiksmingai taiko dizaino apsaugą atsarginių dalių atžvilgiu.

¹ OL 289, 98 10 28, p. 28.

- Airija, Belgija, Italija, Ispanija, Jungtinė Karalystė, Latvija, Liuksemburgas, Nyderlandai ir Vengrija yra numačiusios straipsnį dėl remonto, kuris leidžia saugoti naujų gaminių dizainą, bet palieka galimybę remonto ar keitimo darbams antrinėje rinkoje naudoti kitas atsargines dalis.
- Graikija yra numačiusi straipsnį dėl remonto, taip pat 5 metų apsaugos laikotarpį bei tinkamą ir priimtina atlygį. Atlygio sistema dar nėra taikoma.

Svarbu tai, kad Vidaus rinkos derinimo tarnybos (esančios Alikantėje) administruojamuose teisės aktuose dėl vieningo Bendrijos dizaino buvo tuo pačiu metu numatytas dar didesnis antrinės rinkos liberalizavimas, nes Tarybos reglamento (EB) Nr. 6/2002 dėl Bendrijos dizainų 110 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „Bendrijos dizainas nėra saugomas sudėtinio gaminio sudedamąja dalimi esantis dizainas, ... naudojamas taisant tą sudėtinį gaminį, siekiant atkurti pirminę jo išvaizdą“. Kitaip tariant, analogiškomis atsarginėms dalims antrinėje rinkoje pagal Bendrijos dizaino režimą dizaino apsauga netaikoma (skirtingai nei pagal teisių į nacionalinį dizainą atvejais). Tuo tekstu buvo remiamasi rengiant šį pasiūlymą, kuris susijęs su nacionaliniais režimais.

Po direktyvos dėl teisinės dizaino apsaugos priėmimo Komisija priėmė naują Reglamentą (EB) Nr. 1400/2002 dėl Sutarties 81 straipsnio 3 dalies taikymo vertikalių susitarimų ir suderintų veiksmų rūšims motorinių transporto priemonių sektoriuje². Šis naujas teisinis režimas išsprendė keletą praktinių klausimų, susijusių su atsarginių dalių platinimu, ypač su siekiu saugoti veiksmingą konkurenciją remonto ir techninės priežiūros paslaugų rinkoje, *inter alia* leidžiant naudotojams rinktis iš konkuruojančių atsarginių dalių. Tačiau šiame reglamente nėra aptariamas esminis klausimas, ar saugoti atsargines dalis pramoninės nuosavybės teise. Reglamente 1400/2002 neatmetama būtinybė labiau derinti ir liberalizuoti nacionalinius įstatymus, susijusius su atsarginėmis dalimis. Liberalizuoti antrinę rinką yra kaip tik būtina, norint pasinaudoti visa šio reglamento teikiama nauda.

2. SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ KONSULTACIJŲ REZULTATAI IR POVEIKIO ĮVERTINIMAS

2.1. Rinkos aprašymas

Dėl dizaino apsaugos antrinėje rinkoje, skirtoje sudėtiniais gaminiams, diskutuojama seniai (apie 15 metų); šios diskusijos prasidėjo dėl automobilių sektoriaus, pasižyminčio išskirtiniu pobūdžiu. Pagrindinės jo savitumo priežastys yra šios: vartotojui renkantis transporto priemonę, labai daug lemia dizainas; automobiliai gali būti sugadinti; jie brangiai kainuoja, todėl savininkai verčiau keičia dalis nei perka naują automobilį. Kiti rinkos sektoriai yra kur kas labiau susiskaide, kiekiai yra per maži, o modeliai ir dizainas keičiasi per daug greitai, kad nepriklausomi gamintojai būtų ekonomiškai suinteresuoti patekti į rinką.

Svarbu pažymėti, kad diskusijos dėl atsarginių dalių yra susijusios tik su nedidele dalimi visos mechaninių transporto priemonių ir jų sudedamųjų dalių rinkos. Jos nėra susijusios su naujomis dalimis; daug atsarginių dalių arba neatitinka dizaino apsaugos kriterijų, arba nėra naudojamos transporto priemonės pirminei išvaizdai atkurti. Skirtingų suinteresuotųjų šalių skaičiavimai gerokai skiriasi. Išsamiam poveikio įvertinime nurodyta, kad 15 valstybių ES visos automobilių atsarginių dalių rinkos vertė yra 42–45 milijardai eurų. ECAR, kuri palankiai vertina liberalizavimą, manymu, su šiuo pasiūlymu susijusios rinkos dydis galėtų

² OL 203, 2002 8 1, p. 30.

sudaryti maždaug 25 % arba 9–11 milijardų eurų. Tačiau automobilių gamintojai paskaičiavo, kad rinka, kuriai turės įtakos pasiūlymas, sudaro tik 5 % visos rinkos.

Pagrindinės dalys, su kuriomis pasiūlymas yra susijęs, yra panelės, automobilių stiklai ir žibintai. Juos gali tiekti transporto priemonių gamintojai (TPG), originalios įrangos tiekėjai (OIT) ir nepriklausomi tiekėjai (NT). Tarp jų nėra griežtų skirtumų, nes originalios įrangos tiekėjai kartais gali dirbti pagal sutartis su TPG ir dirbti savarankiškai kaip nepriklausomi tiekėjai, netgi tiekdami tą pačią dalį, ypač kai kalbama apie automobilių stiklus ir žibintus.

Nepriklausomiems tiekėjams sunku patekti į rinką. Svarbiausia savybė, kuria pasižymi visi šios rinkos gaminiai, yra jų analogiškas dizainas; tai reiškia, kad atsarginės dalys turi būti identiškos originalioms. Kadangi šiuolaikinių automobilių konstrukcija pasižymi tikslumu, dažnai leidžiama tik nedidelė paklaida. Nepriklausomi tiekėjai turi gaminti dalis, remdamiesi originalių dalių pavyzdžiais, o originalios įrangos gamintojai gali naudotis liejimo formomis, kurios naudojamos pirminei rinkai skirtų dalių gamyboje. Nepriklausomi tiekėjai turi dar mažiau galimybių aprūpinti rinką aukštos kokybės neoriginaliomis dalimis dėl to, kad transporto priemonių gamintojai, norėdami atnaujinti savo modelius, nuolatos šiek tiek koreguoja transporto priemonės formą ir dizainą. Tai, kad neoriginalios panelės blogai prisitaiso, gali paaiškinti, kodėl OIT dalys ir toliau išlaiko didelę rinkos dalį net tose valstybėse, kuriose liberalizuotos dizaino apsaugos normos leidžia konkurenciją. Tuose sektoriuose, kur dėl gaminio ypatumų, gamintojų techninių normų ir tiekimo būdo pritaikymo klausimas yra mažiau aktualus (pavyzdžiui, automobilių stiklų, žibintų), NT rinkos dalis yra gerokai didesnė. Tai iliustruoja faktą, kad teisė į dizainą yra tik vienas iš faktorių, lemiančių transporto priemonių gamintojų galimybę kontroliuoti atsarginių dalių rinką, tačiau vis tiek į ją reikia atsižvelgti.

Didžiausią įtaką šis pasiūlymas turės šiems automobilių rinkos subsektoriams:

- Tradiciškai *panelių* gamyba daugiausia versdavosi transporto priemonių gamintojai. Metalines paneles dar ir dabar daugiausia gamina patys transporto priemonių gamintojai. Ši padėtis keičiasi, nes vis daugiau panelių gamina kiti gamintojai, tačiau, kaip rodo faktai, transporto priemonių gamintojai išlaiko antrinėje rinkoje tvirtą poziciją. Plastikines paneles, pavyzdžiui, buferius, dažnai tiekia specializuotos bendrovės pagal išskirtinėmis sąlygomis sudaromas pramonines sutartis, įskaitant ir sutartis dėl atsarginių dalių. Bendra nepriklausomų panelių gamintojų apyvarta ES viduje gali siekti 375 mln. eurų (5 % visos panelių rinkos, t. y. 7,5 milijardai eurų 15 narių ES).
- *Automobilių stiklų* rinkoje dirbančių stiklo gamintojų skaičiavimais vidutinis stiklų keitimo koeficientas yra 5 %, t. y. maždaug 10 milijonų vienetų per metus. Antrinės stiklo gaminių rinkos vertė 15 narių ES siekia 1 milijardą eurų. *De facto* automobilių stiklų rinka yra liberalizuota, nes transporto priemonių gamintojai perka dalis iš gamintojų. Dalių tiekimo ir montavimo būdai labai skiriasi nuo panelių ir žibintų tiekimo ir montavimo būdų. Europos automobilių stiklų rinkoje dominuoja trys gamintojai: „Pilkington“, „Saint Gobain“ ir „Glaverbel“. Jie ne tik valdo didelę ES rinkos dalį, bet dar turi atstovybių daugelyje valstybių. Paskaičiuota, kad jiems priklauso 75 % ES antrinės rinkos.
- Antrinės žibintų gamybos rinkos vertė siekia 1,22 milijardus eurų per metus. Statistiniai duomenys rodo, kad apie pusę dalių sudaro OIT dalys. Šiuo metu daugiausia žibintų Europoje pagamina kelios firmos: „Valeo“, „Hella“ ir „Automotive Lighting“. Šios firmos tokius pačius žibintus taip pat visada tiekdavo antrinei rinkai, beveik nesusidurdamos su trečiųjų šalių konkurencija. Originaliems žibintams gaminti skirta forma būdavo naudojama

gaminant žibintus, kurie per nepriklausomus platinimo kanalus būdavo parduodami antrinėje rinkoje ir ant kurių nebūdavo transporto priemonių gamintojų logotipo.

Galiausiai reikia pažymėti, kad, įvertinant rinkos pobūdį, remontuojant automobilius dažniausiai (kai kuriais skaičiavimais 80 % atvejų) naudojamos sudaužytų automobilių dalys, o jų montavimą apmoka draudimas. Mechanikams už darbą mokama pagal patvirtintą atsarginių dalių kainyną, taip pat sumokamas įprastas darbo užmokestis.

Dėl šių darbų draudikai turi didelės įtakos rinkai, nes jie nurodo, kokios turi būti naudojamos dalys, keičiant sugadintas dalis (t. y. OĮ ar NT) ir nustato kainą, kurią jie mokės už dalies pakeitimą.

2.2. Konsultacija, tyrimas ir poveikio įvertinimas

Priėmus direktyvą, buvo imtasi priemonių antrinėje atsarginių dalių rinkoje sudaryti vienodas konkurencijos sąlygas, remiantis suinteresuotųjų šalių *savanorišku susitarimu*. Todėl Komisija savo pareiškime dėl atsarginių dalių rinkos, paskelbtame tuo pačiu metu kaip ir direktyva, išipareigojo pradėti ir koordinuoti konsultacijas dėl sudėtinių gaminių sudedamųjų dalių dizaino apsaugos motorinių transporto priemonių sektoriuje bei informuoti Europos Parlamentą ir Tarybą apie tų konsultacijų eigą. Nuo 2000 metų spalio iki lapkričio su suinteresuotosiomis šalimis įvyko keletas dvišalių susitikimų. Konsultacijų metu buvo padaryta išvada, kad šalys laikosi visiškai skirtingų pozicijų ir savanoriško susitarimo pasiekti nepavyks.

Atsižvelgusi į tai, kad savanoriškas susitarimas yra nepasiekiamas ir pasikonsultavusi su daugeliu kitų šaltinių, Komisija papildomai užsakė tyrimą dėl galimybių suderinti atsarginių dalių antrinę rinką. Daugiausia buvo tiriamas automobilių sektorius; tyrime buvo nagrinėjamas ekonominis poveikis šiam sektoriui.

Tyrimo tikslas buvo išnagrinėti keturių galimų dizaino apsaugos būdų padarinius konkurencijai, Bendrijos pramonės sektoriams ir vartotojams, palyginti su dabartine padėtimi:

- Dabartinė padėtis arba „*status quo*“.
- „Liberalizavimas“, t. y. atsarginių dalių dizainas nesaugomas. Tai reikštų, kad dėl analogiškų dalių tektų taisyti Direktyvą 98/71/EB, t. y. būtų panaikinta analogiškų dalių dizaino apsauga visoje Europos Sąjungoje.
- Sistema, pagal kurią dizainas būtų saugomas trumpą laiką. Šiuo atveju atsarginių dalių dizainas būtų saugomas tik trumpą laiką. Pasibaigus šiam laikui, atsarginių dalių dizainas nebegalėtų būti saugomas ir bet kuris gamintojas galėtų jas gaminti.
- Atlygio sistema už naudojimąsi saugomais dizainais, taip pat ir atitinkamas atlygio dydis. Pagal šią sistemą nepriklausomi gamintojai galėtų gaminti atsargines dalis už tinkamą atlygį, kuris būtų mokamas dizaino teisės turėtojui.
- Pirmiau minėtų abiejų sistemų derinys, t. y. *trumpalaikė* visiška dizaino apsauga ir *atlygio* sistema už vėlesnį laikotarpį.

Kiekvieną šių galimybių Komisija yra įvertinusi savo išsamiaame poveikio įvertinime, kuris buvo parengtas remiantis tyrimu ir kita papildoma informacija, suteikta automobilių gamintojų, nepriklausomų tiekėjų ir draudikų.

Remdamasi šiuo įvertinimu, Komisija priėjo išvadą, kad vienintelis veiksmingas būdas sukurti vidaus rinką yra panaikinti dizaino apsaugą antrinėje atsarginių dalių rinkoje. Liberalizavimas atneštų naudos įvairiais atžvilgiais, o rimtų trūkumų jis neturi. Jis pagerintų vidaus rinkos funkcionavimą, sudarytų sąlygas didesnei konkurencijai antrinėje rinkoje, sumažintų kainas vartotojams ir sukurtų galimybes ir darbo vietas MVĮ. Kaip rodo išsamus poveikio įvertinimas, kiti būdai mažai pakeistų arba visai nepakeistų susidariusios nepatenkinamos padėties. Kadangi automobilių eksploatacijos laikas ribotas, sistema, suteikianti pirminiams gamintojams trumpalaikę teisinę apsaugą, panaikintų nepriklausomų tiekėjų ekonominį suinteresuotumą patekti į rinką. Administraciniu požiūriu atlygio sistema yra sudėtinga ir suteikia mažai teisinių garantijų.

2.3. Numatoma pasiūlymo nauda

Šio pasiūlymo teigiamą poveikį trumpai galima apibūdinti taip:

- **Vartotojui**

Vartotojai gaus tiesioginės naudos, nes išaugs konkurencija ir bus sukurta vidaus rinką. Nepriklausomas platinimo sektorius galės pasiūlyti didesnę dalių asortimentą, įskaitant ir dalis iš originalios įrangos tiekėjų bei paprastai pigesnes dalis iš nepriklausomų gamintojų. Todėl atsiras platesnis dalių pasirinkimas ir remonto meistrai ir (arba) draudikai, o kartu ir galutiniai vartotojai turės didesnę pasirinkimą bei galimybę mažiau mokėti už analogiškas dalis. Komisijos turimi statistiniai duomenys rodo, kad valstybėse narėse, kurios leidžia dizaino apsaugą, vartotojai moka už atsargines dalis, aptariamas valstybių narių pasiūlyme, 6–10 % priemoną. Šiuo metu kai kuriose valstybėse narėse vartotojai moka už tą patį dizainą du kartus: pirmą kartą, kai perka naują automobilį, o antrą kartą, kai reikia jį remontuoti. Šią problemą išspręstų suderintas straipsnis dėl remonto.

- **Įmonių konkurencingumas ir konkurencija**

Jeigu nebus parengtas straipsnis dėl remonto, vartotojas galės rinktis panelės dalių remonto meistrą, bet ne pačias atsargines dalis. Šiuo pasiūlymu siekiama ištaisyti šią netolygią padėtį ir padidinti konkurenciją visose sąnaudų grandinės dalyse ir tarp visų jos dalyvių. Nors automobilių gamintojai praras savo rinkos dalį bei nuomą monopolistinėmis sąlygomis, tai taip pat atvers verslo galimybes nepriklausomiems atsarginių dalių gamintojams, daugiausia MVĮ, ir sukurs tokio dydžio Europos rinką, kuri galės priimti naujus dalyvius.

ES automobilių gamintojų konkurencingumas trečiųjų šalių gamintojų atžvilgiu nepablogės. JAV dizaino apsauga netaikoma atsarginėms dalims, tačiau žinoma, kad Japonijoje dizaino apsauga taikoma atsarginėms dalims maksimaliam 15 metų laikotarpiui. Tačiau šis pasiūlymas taip pat leis gerokai padidinti ES tiekėjų rinką, leisdamas jiems ES gaminti dalis japoniškiems ir kitiems importuotiems automobiliams. 15 % visų automobilių ES keliuose yra pagaminti trečiosiose šalyse. Ši svarbi rinkos dalis atiteks ES gamintojams, todėl Japonijos ir Amerikos transporto priemonių gamintojai prieštarauja liberalizavimui.

Be to, kalbant apie dizaino teisių turėtojų investicijų atsipirkimą, naujo dizaino sukūrimo ir ex-ante atnaujinimo iniciatyvų apsaugos sąnaudos tesiekia 50-60 eurų vienam automobiliui. Šią sumą galima kompensuoti, suteikus išimtinės teises, kurios leistų naudotis dizainu tik gaminant ir pardavinėjant sudėtinius gaminius pirminėje rinkoje. Žinoma, transporto priemonių gamintojai galės naudotis savo pagrindiniame versle dizainu kaip rinkodaros priemone nepriklausomai nuo to, ar jis saugomas antrinėje rinkoje.

Apskritai liberalizavimas teigiamai atsiliieps konkurencijai ES antrinėje rinkoje. Ilgainiui rinka taps dinamiškesnė. Pagerėjusi konkurencinė aplinka ypač teigiamą poveikį padarys šiame sektoriuje veikiančioms MVĮ. Reikia pažymėti, kad net liberalizuotose rinkose, pavyzdžiui, JK, gamintojai yra išlaikę iki 95 % panelių rinkos. Todėl galima daryti išvadą, kad MVĮ yra nepaprastai sunku patekti į antrinę rinką; tad juo labiau reikia kuo skubiau baigti kurti šios sritys vidaus rinką.

- Užimtumas

Atsarginių dalių gamintojų rinkos dalies pokyčiai neišvengiamai turės įtakos ir užimtumui šiame sektoriuje. Nors jie šiek tiek neigiamai galėtų paveikti užimtumą ES automobilių gamybos sektoriuje, MVĮ padidins savo rinkos dalį ir sukurs naujų darbo vietų. Galima tikėtis tokių teigiamų padarinių užimtumui ES atsarginių dalių pramonėje:

- Visų pirma, augant atsarginių dalių rinkai, ES bus kuriamos naujos darbo vietos. Liberalizavus tvarką, ES dalių gamintojai galės gaminti dalis ir tiekti jas svarbioms eksporto rinkoms (JAV, Pietų Amerika, Rytų Europa). Dabar tai neįmanoma dėl dizaino apsaugos antrinėje rinkoje.
- Antra, apie 15 % automobilių Bendrijos keliuose yra importuoti iš užsienio, *inter alia*, Japonijos, Korėjos ir JAV, tačiau taip pat esama automobilių, kuriuos pagamino ES transporto priemonių gamintojai, įsisteigę JAV ir kitos valstybėse. Dalys šiems automobiliams yra gaminamos tik Japonijoje, Korėjoje, Taivanyje ir JAV. Visi transporto priemonių gamintojai įregistravo automobilių dalių dizainus ES ir visiškai kontroliuoja šią antrinės rinkos dalį.
- Trečia, tikėtina, kad dėl išaugusių atsarginių dalių pardavimų bus padarytas teigiamas grynasis poveikis užimtumui platinimo srityje. Nors tikėtina, jog įgaliojimų tarpininkų tinkle bus prarasta kažkiek darbo vietų, laisvoje rinkoje bus sukurtos naujos darbo vietos.
- Ketvirta, reikia pažymėti, kad automobilių pramonė pati importuoja daug dalių iš trečiųjų šalių: „Volkswagen“ importuoja sparnus iš Pietų Afrikos, „Renault“ importuoja variklių gaubtus iš Taivano, o „Audi“ importuoja galinius žibintus iš Brazilijos. Jeigu ES įsisteigusios MVĮ galėtų gauti didesnę rinkos dalį, šios darbo vietos grįžtų į ES. Apskritai liberalizavimas neturėtų padaryti neigiamos įtakos užimtumui ES.

- Saugumas ir sveikata

Atsarginių dalių saugumo, kokybės ir struktūrinio vientisumo klausimas buvo keliamas nuolatos. Akivaizdu, kad šie aspektai yra labai svarbūs vartotojams. Tačiau dizaino apsauga skirta atlyginti už intelektualinį dizaino autoriaus darbą ir apsaugoti gaminio išvaizdą, bet ne jo technines funkcijas arba kokybę (kurias galėtų saugoti patentas arba atitinkamai prekės ženklas). Jeigu buferio dizainas nesaugomas dėl to, kad neatitinka naujumo reikalavimų, tai nereiškia, kad jis yra ne toks saugus kaip buferis, kurio dizainas saugomas.

Gaminių, įskaitant atsargines dalis, saugumą ir kokybę užtikrina kiti ES teisės aktai ir nacionaliniai įstatymai; jei būtina, nustatomi gaminio saugumo ir naudojimosi technine informacija standartai. Automobilių sektoriuje taikoma daugiau kaip 90 direktyvų, kurios reglamentuoja motorinių transporto priemonių konstravimą ir funkcionavimą. „Bendrojoje direktyvoje“ nustatytos bendrosios taisyklės, taikomos motorinių transporto priemonių patvirtinimui. Joje yra išsamiai aprašyta informacija, kurią gamintojas turi pateikti gaminio tipo patvirtinimo procedūros metu. Visą šią informaciją privaloma pateikti nepriklausomai nuo

to, ar gaminiui taikomos pramoninio dizaino teisės. (Žr. išsamų poveikio įvertinimą) Dizaino teisės, saugančios gaminio išvaizdą ir estetinį vaizdą, neturi jokio poveikio saugumui arba pėsčiųjų apsaugai ir negalėtų garantuoti saugumo. Tą gali padaryti kiti konkretūs mechanizmai. Dėl liberalizavimo išaugus konkurencijai ir sukūrus vidaus rinką, vartotojai gautų tiesioginės ir (arba) netiesioginės naudos.

2.4. Išvada

Pagrindinis dizaino apsaugos tikslas yra suteikti išimtinės teises į gaminio išvaizdą, o ne monopolines teises į patį gaminį. Tačiau atsarginių dalių, kurioms praktiškai nėra kitos alternatyvos, dizaino apsauga sudarytų sąlygas gaminio monopolijai. Dizaino apsauga turėtų sudaryti sąlygas susigražinti investicijas ir per konkurenciją skatinti naujoves; šį tikslą padėtų pasiekti naujų gaminių gamyba. Jeigu trečiosioms šalims būtų leista gaminti ir platinti atsargines dalis, konkurencija išliktų. Jeigu dizaino apsauga būtų pritaikyta atsarginėms dalims, trečiosios šalys pažeistų šias teises, konkurencija būtų panaikinta, o dizaino teisių turėtojas *de facto* gautų monopolines teises į gaminį.

Liberalizavimo galimybė duotų gryniosios naudos daugeliu atvejų. Ji pagerintų vidaus rinkos funkcionavimą ir sudarytų sąlygas didesnei konkurencijai antrinėje rinkoje bei sudarytų sąlygas MVĮ pateikti į tą rinką ir dalyvauti joje. Vartotojui tai būtų naudinga dėl didesnio pasirinkimo ir mažesnių kainų. Liberalizavimas ne tik suteiks daugiau teisinių garantijų, bet ir supaprastins administracijų, teismų, bendrovių, ypač MVĮ, ir vartotojų kasdienį gyvenimą.

3. NUOSTATŲ KOMENTARAI

1 straipsnis

Tuomet, kai buvo priimta Direktyva 98/71/EB dėl teisinės dizaino apsaugos, nebuvo galimybės suderinti dizaino režimo atsarginių dalių antrinėje rinkoje. Nebuvo sutarimo dėl to, kaip turėtų būti saugomas analogiškų atsarginių dalių, skirtų sudėtiniais gaminiams, dizainas. Todėl direktyvos 14 straipsnyje nustatyta, kad valstybės narės taiko savo šioje srityje galiojančius įstatymus ir gali keisti tas nuostatas tik siekdamos liberalizuoti atsarginių dalių rinką.

Šio straipsnio paskirtis yra suderinti ir baigti kurti vidaus rinką, visiškai liberalizuojant atsarginių dalių rinką.

Straipsnis dėl remonto neriboja dizaino teisių turėtojų teisių; jis neleidžia kurti monopolijų atsarginių dalių rinkoje. Dizaino teisė į pirminio gaminio išvaizdą nebus taikoma gaminiui antrinėje rinkoje.

Laikinas trumpalaikis straipsnis dėl remonto jau yra numatytas 2001 m. gruodžio 12 d. Tarybos reglamento (EB) Nr. 6/2002 dėl Bendrijos dizaino 110 straipsnio 1 dalyje³. Šiuo pasiūlymu siekiama suderinti nacionalines dizaino apsaugos sistemas ir užtikrinti jų atitikimą Bendrijos dizainui.

Siekiant užtikrinti, kad vartotojai būtų informuoti apie skirtingą konkuruojančių atsarginių dalių kilmę ir kad pasirinkimo metu jie žinotų, ar atsarginė dalis yra originalių transporto

³ „...Bendrijos dizainas nėra saugomas sudėtinio gaminio sudedamąja dalimi esantis dizainas, pagal 19 straipsnio 1 dalies nuostatas naudojamas taisant tą sudėtinį gaminį, siekiant atkurti pirminę jo išvaizdą“.

priemonių gamintojo ar kito gamintojo, šio straipsnio 2 dalyje yra numatyta, kad valstybės narės turi užtikrinti, jog vartotojai būtų tinkamai informuoti apie atsarginių dalių kilmę ir rinkdamiesi konkuruojančias dalis turėtų apie jas informacijos.

2 straipsnis

Numatyta, kad direktyva turi įsigalioti ne vėliau kaip praėjus dvejiems metams po jos priėmimo. Tai reiškia, kad nuo tos dienos nė vienas dizaino teisės turėtojas negalės pareikšti savo teisės ir uždrausti nepriklausomą atsarginių dalių gamybą ar platinimą antrinėje rinkoje. Tai turėtų būti paskutinis liberalizavimo antrinėje atsarginių dalių rinkoje etapas. Komisija, įvertinusi dabartinę padėtį valstybėse narėse, siūlo ilgesnį įgyvendinimo laikotarpį.

Pasiūlymas

EUROPOS PARLAMENTO IR TARYBOS DIREKTYVA

iš dalies keičianti Direktyvą 98/71/EB dėl teisinės dizaino apsaugos

EUROPOS PARLAMENTAS IR EUROPOS SĄJUNGOS TARYBA,

atsižvelgdami į Europos bendrijos steigimo sutartį, ypač į jos 95 straipsnį,

atsižvelgdami į Komisijos pasiūlymą⁴,

atsižvelgdami į Europos ekonomikos ir socialinių reikalų komiteto nuomonę⁵,

Sutarties 251 straipsnyje nustatyta tvarka⁶,

- (1) kadangi vienintelis dizaino apsaugos tikslas yra suteikti išimtinės teises į gaminio išvaizdą, o ne monopolines teises į patį gaminį; kadangi dizaino, kuriam nėra jokios kitos praktinės alternatyvos, apsauga iš tikrųjų sukurtų gaminio monopoliją; kadangi tokia apsauga galėtų pažeisti dizaino apsaugos režimą; kadangi, jei trečiosioms šalims būtų leista gaminti ir platinti atsargines dalis, konkurencija išliktų; kadangi, jei dizaino apsauga būtų taikoma atsarginėms dalims, trečiosios šalys pažeistų šias teises, konkurencija būtų panaikinta, o dizaino teisės turėtojas *de facto* gautų monopolines teises į gaminį;
- (2) kadangi tai, kad skiriasi valstybių narių įstatymai, susiję su saugomų dizainų naudojimu, taisant sudėtinį gaminį jo pirminės išvaizdos atkūrimo tikslais, kai gaminys, į kurio sudėtį įeina dizainas arba kuriam taikomas dizainas, yra sudedamoji sudėtinio gaminio, kurio išvaizda lemia saugomą dizainą, dalis, turi tiesioginės įtakos vidaus rinkos, skirtos prekėms, į kurių sudėtį įeina dizainas, kūrimui ir funkcionavimui; kadangi tokie skirtumai gali iškraipyti konkurenciją vidaus rinkoje;
- (3) kadangi, siekiant užtikrinti sklandų vidaus rinkos funkcionavimą, būtina suderinti valstybių narių dizaino apsaugos įstatymus dėl saugomų dizainų naudojimo sudėtinio gaminio taisymo tikslais, siekiant atkurti jo pirminę išvaizdą;
- (4) kadangi valstybės narės, papildydamos Komisijos reglamento Nr. 1400/2002 nuostatas, susijusias su gamintojo turima galimybe tvirtinti prekinį ženklą arba logotipą matomoje sudedamųjų dalių ar atsarginių dalių vietoje, užtikrina, kad vartotojai būtų tinkamai informuoti apie atsarginių dalių kilmę, pavyzdžiui, apie prekinius ženklus ar logotipus ant atitinkamų dalių.

⁴ OL C [...], [...], p. [...].

⁵ OL C [...], [...], p. [...].

⁶ OL C [...], [...], p. [...].

(5) Direktyva 98/71/EB turėtų būti iš dalies pakeista taip:

PRIĖMĖ ŠIĄ DIREKTYVĄ:

1 straipsnis

Direktyvos 98/71/EB 14 straipsnis pakeičiamas taip:

„14 straipsnis

1. Dizaino teisinė apsauga netaikoma dizainui, kuris yra sudėtinio gaminio sudedamąja dalimi, naudojama, kaip apibrėžta šios direktyvos 12 straipsnio 1 dalyje, to sudėtinio gaminio taisymo tikslas, siekiant atkurti pirminę jo išvaizdą.
2. Valstybės narės užtikrina, kad vartotojai būtų tinkamai informuoti apie atsarginių dalių kilmę ir kad rinkdamiesi konkuruojančias atsargines dalis turėtų apie jas informacijos.“

2 straipsnis

1. Valstybės narės priima įstatymus ir kitus teisės aktus, būtinus šiai direktyvai įgyvendinti, ne vėliau kaip praėjus dvejiems metams po jos priėmimo. Jos nedelsdamos pateikia Komisijai šių nuostatų tekstą ir tų nuostatų bei šios direktyvos koreliacinę lentelę.

Valstybės narės, tvirtindamos šias nuostatas, daro jose nuorodą į šią direktyvą arba tokia nuoroda daroma jas oficialiai skelbiant. Nuorodos darymo tvarką nustato valstybės narės.

2. Valstybės narės pateikia Komisijai šios direktyvos taikymo srityje priimtų nacionalinės teisės aktų pagrindinių nuostatų tekstus.

3 straipsnis

Ši direktyva įsigalioja dvidešimtą dieną po jos paskelbimo *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje*.

4 straipsnis

Ši direktyva skirta valstybėms narėms.

Priimta Briuselyje, [...]

Europos Parlamento vardu
Pirmininkas
[...]

Tarybos vardu
Pirmininkas
[...]

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