



KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI

Bruselj, 14.9.2004
KOM(2004) 582 končno

2004/0203 (COD)

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA
o spremembah Direktive 98/71/ES o pravnem varstvu modelov

(predložena s strani Komisije)

{SEK(2004) 1097}

OBRAZLOŽITVENI MEMORANDUM

1. OKVIR PREDLOGA

Ta predlog zadeva varstvo modelov nadomestnih delov, ki se uporabljajo za obnovo zunanjega videza kompleksnih izdelkov, kot so motorna vozila. Namenjen je dopolnjevanju notranjega trga s postopkom liberalizacije, ki je bil začet in delno dosežen z Direktivo 98/71/ES, zato da bi povečali konkurenco in kupcem omogočili večjo izbiro nadomestnih delov, namenjenih popravilom. Hkrati ohranja celostno spodbudo za naložbe v modele, saj ne vpliva na varstvo modelov novih delov, vgrajenih na stopnji proizvodnje kompleksnega izdelka.

Trenutna situacija z različnimi nasprotujočimi si režimi varstva modelov nadomestnih delov, pri čemer je 9 držav članic liberaliziralo, 16 držav članic pa razširilo varstvo modelov na nadomestne dele, je z vidika notranjega trga v celoti nesprejemljiva. V avtomobilskem sektorju, ki je najbolj prizadet, obstaja enotni trg za nove avtomobile, ne pa tudi za njihove nadomestne dele. Prosta proizvodnja nadomestnih delov za avtomobile in trgovanje z njimi v Skupnosti trenutno nista dovoljena. Državljeni zaradi te razdrobljenosti in negotovosti o razvoju režima modelov v Skupnosti ne vedo, v kateri državi članici je, in če sploh je, zakonit nakup določenih nadomestnih delov, v nekaterih delih Skupnosti pa državljanom ni omogočena izbira med konkurenčnimi nadomestnimi deli. Isti razlogi onemogočajo proizvajalcem nadomestnih delov, zlasti malim in srednje velikim podjetjem, uporabo ekonomije obsega, ki jo ponuja enotni trg, in jih odvrčajo od ustvarjanja dobička in delovnih mest, ki bi jih sicer lahko ustvarjali.

O ekonomskem vplivu varstva modelov na cene nadomestnih delov so razpravljale interesne skupine z obeh strani (za liberalizacijo in proti njej). Vendar pa temeljijo primerjave cen, ki jih priskrbijo industrijska združenja in druge interesne skupine, na nezanesljivih dokazih ali v najboljšem primeru na preprostih povprečjih za nekatere dele in nekatere države. Da bi Komisija pridobila boljše podatke, je izvedla poglobljeno in sistematično analizo, zato da bi ugotovila, ali je med državami članicami, ki priznavajo varstvo modelov, in tistimi, ki ga ne, res sistematična razlika v cenah. Izsledki študije, opisani v razširjeni presoji vplivov, potrjujejo ugotovitev, da so trgi sistematično izkrivljeni.

Analiza vzorca cen 11 nadomestnih delov za 20 modelov avtomobilov v 9 državah članicah in na Norveškem, od katerih 6 držav priznava varstvo modelov, 4 države pa ne, je pokazala, da so cene 10 od teh nadomestnih delov znatno višje v državah članicah, ki priznavajo varstvo modelov, kot pa v državah članicah, ki ga ne priznavajo. Edini nadomestni del, pri katerem cena ni veliko višja, je hladilnik – vendar ta del ni zaščiten z varstvom modelov in ni del avtomobilske karoserije. Za druge dele: odbijače, vrata, blatnike, luči, pokrove in pokrove motorja so bile cene od 6,4 % do 10,3 % višje v državah članicah, ki priznavajo varstvo modelov. Ti izsledki kažejo, da imajo v teh državah članicah proizvajalci vozil kot imetniki pravic znatno tržno moč, kar škodi potrošnikom.

Trenutna situacija z mešanim režimom varstva povzroča torej izkrivljanje notranjega trga: viri in proizvodnja niso porazdeljeni na osnovi konkurence in proizvodnje ne določajo tržni mehanizmi. To vodi v izkrivljanje cen in oviranje trgovine. Mogoče je pričakovati, da se bodo cene na liberaliziranem notranjem trgu znižale. Poleg tega se bodo odprle poslovne možnosti in delovna mesta za neodvisna mala in srednje velika podjetja, ki so lahko do sedaj imela le majhen tržni delež, tudi v državah članicah, ki nimajo varstva modelov.

Trenutni predlog je treba umestiti v okvir razprave z dolgo zgodovino. Direktiva 98/71/ES o pravnem varstvu modelov¹ je bila sprejeta 13. oktobra 1998. Cilj te direktive je zagotavljanje skladnosti med nacionalnimi določbami zakonodaje o varstvu modelov, ki najbolj neposredno vplivajo na delovanje notranjega trga, s čimer se zagotavlja visoka raven varstva industrijske lastnine in se spodbujajo naložbe v proizvodnjo. Direktiva določa, da se lahko videz izdelka zaščiti pred uporabo s strani tretjih oseb, če gre za nov in izviren model. Vendar takrat ni bilo mogoče uskladiti režima modelov glede na poznejši trg nadomestnih delov.

Varstvo modelov zagotavlja ekskluzivne pravice za nov in izviren videz posameznega izdelka (npr. vaze), kompleksnega izdelka (npr. avtomobila) ali sestavnega dela (npr. opazna plošča na vratih).

Primarni trg za sestavne dele je namenjen njihovi vgradnji v začetni fazi proizvodnje kompleksnega izdelka. Potem ko je ta kompleksni izdelek prodan kupcu in uporabljen, lahko utrpí nesreče, okvare ali poškodbe, zaradi česar je treba nekatere dele nadomestiti ali popraviti. To predstavlja sekundarni trg ali poprodajo nadomestnih delov. Isti sestavni del lahko pride na trg kot izvirni sestavni del (nov del) na primarnem trgu ali kot nadomestni del na sekundarnem trgu. Vendar trenutni predlog zadeva samo sekundarni (poprodajni) trg.

Ta predlog ne bo veljal za vse nadomestne dele na trgu. Zadevni nadomestni deli so opredeljeni kot „sestavni del, ki se uporablja za popravilo kompleksnega izdelka v namen obnove njegovega izvirnega videza“. Kompleksni izdelek je izdelek, sestavljen iz različnih sestavnih delov ali delov, ki jih je v primeru poškodbe mogoče nadomestiti ali popraviti z nadomestnim delom. Obstajajo nadomestni deli, za katere ni nujno, da se za obnovo izvirnega videza izdelka uporabi izvirna značilnost modela, na primer zato, ker ima standardno obliko ali funkcijo. Pri nekaterih drugih nadomestnih delih pa je za obnovo izvirne funkcije ali videza nujen model, kar pomeni, da se lahko del ali sestavni del kompleksnega izdelka nadomesti samo z nadomestnim delom, ki je enak originalnemu delu. Ti nadomestni deli se pogosto imenujejo nadomestni deli „z obveznim ujemanjem“ in samo ti so predmet tega predloga.

Direktiva zdaj ne izključuje varstva nadomestnih delov s pravico iz modela, kar pomeni, da se lahko varstvo, dodeljeno modelu novega dela na primarnem trgu, prav tako uporablja za nadomestni del na sekundarnem ali poprodajnem trgu. Vendar pa člen 14 Direktive kljub temu, da se države članice niso mogle dogovoriti o uskladitvi na poprodajnem trgu, določa, da države članice ohranijo svojo obstoječo zakonodajo za to področje in da lahko spremenijo svoje obstoječe določbe samo na način, ki liberalizira trg nadomestnih delov (rešitev „zamrznitev in nadgradnja“). Člen 18 Direktive poleg tega predvideva, da Komisija analizira posledice te direktive in predlaga kakršne koli spremembe te direktive, potrebne za dopolnitev trga z nadomestnimi deli. Ker Direktiva ni spremenila obstoječega stanja režimov nadomestnih delov v državah članicah, razen za omogočanje liberalizacije, zato analiza posledic Direktive na tej stopnji sama po sebi ne bi pripomogla k odločitvi o tem, katere nadaljnje spremembe so potrebne. Komisija je svojo študijo namesto tega osredotočila na posebno vprašanje varstva modelov na poprodajnem trgu.

¹ UL 289, 28.10.1998, str. 28.

Zdaj ko so vse države članice prenesle Direktivo 98/71/ES v svoje nacionalne zakonodaje, je stanje naslednje:

- Avstrija, Ciper, Češka, Danska, Estonija, Finska, Francija, Nemčija, Litva, Malta, Poljska, Portugalska, Slovaška, Slovenija in Švedska imajo še vedno veljavno varstvo modelov nadomestnih delov.
- V Belgiji, na Madžarskem, na Irskem, v Italiji, v Latviji, v Luksemburgu, na Nizozemskem, v Španiji in v Združenem kraljestvu je predvidena klavzula o popravilih, ki bo omogočala varstvo modelov za nove izdelke, a bo hkrati dopuščala možnost drugih delov za popravilo ali nadomestilo v poprodaji.
- Grčija predvideva klavzulo o popravilih v kombinaciji s petletnim obdobjem varstva in primernim nadomestilom. Ta sistem nadomestil se še ne izvaja.

Pomemben vzporedni razvoj se kaže s tem, da je zakonodaja o enotnem modelu Skupnosti, ki jo izvaja Urad za harmonizacijo notranjega trga (Alicante), prešla na višjo raven v zvezi z liberalizacijo sekundarnega trga, in sicer s členom 110(1) Uredbe Sveta (ES) št. 6/2002 o modelih v Skupnosti. Ta določa, da „varstvo, kot v primeru modela Skupnosti, ne velja za videz izdelka, ki predstavlja sestavni del kompleksnega izdelka, ki se uporablja ... v namen popravila tega kompleksnega izdelka, da bi se obnovil njegov prvotni videz. To pomeni, da ni v okviru režima modelov v Skupnosti (za razliko od nacionalnih pravic iz modela) na voljo nobeno varstvo za nadomestne dele „z obveznim ujemanjem“ na poprodajnem trgu. Zgoraj navedeno besedilo je bilo osnova za trenutni predlog, naslovljen na nacionalne režime.

Komisija je po sprejemu Direktive o pravnem varstvu modelov sprejela novo Uredbo (ES) št. 1400/2002 o uporabi člena 81(3) Pogodbe za skupine vertikalnih sporazumov in usklajenih ravnanj na področju motornih vozil². Ta novi regulativni režim je rešil nekaj praktičnih vprašanj v zvezi z distribucijo nadomestnih delov, zlasti cilj varovanja učinkovite konkurence na trgu popravil in vzdrževalnih storitev, med drugim tako, da daje uporabnikom možnost izbire med konkurenčnimi nadomestnimi deli. Vendar pa se ne ukvarja neposredno z glavnim vprašanjem, ali naj nadomestne dele varuje pravica industrijske lastnine ali ne. Uredba št. 1400/2002 torej ne izključuje potrebe po večjem približevanju in liberalizaciji državnih zakonodaj o nadomestnih delih. Liberalizacija sekundarnega trga je nasprotno nepogrešljiva za sprostitve vseh koristi te uredbe.

2. REZULTATI POSVETOVANJ Z ZAINTERESIRANIMI STRANMI IN PRESOJA VPLIVOV

2.1. Opis trga

Razprava o varstvu modelov na poprodajnem trgu kompleksnih izdelkov traja že dolgo (okoli 15 let), sprožil pa jo je prav avtomobilski sektor, ki predstavlja poseben primer. Glavni razlogi za to so naslednji: model igra pomembno vlogo pri potrošnikovi prvotni izbiri vozila; avtomobili so predmet naključnih poškodb; in so dragi ter trajni izdelki, ki jih lastniki popravljajo z nadomeščanjem posameznega dela in ne z nakupom novega avtomobila. Drugi tržni sektorji so veliko bolj razdrobljeni, obsegi so premajhni, vzorci in modeli se menjajo prehitro, da bi imeli neodvisni proizvajalci ekonomsko spodbudo za vstop na trg.

² UL 203, 1.8.2002, str. 30.

Pomembno se je zavedati, da zadeva razprava o nadomestnih delih le majhen delež celotnega trga motornih vozil in njihovih sestavnih delov. Ne vpliva na nove dele, pa tudi veliko nadomestnih delov ne izpolnjuje kriterijev za varstvo modelov ali se ne uporablja za nadomestne dele za obnovo celotnega izvirnega videza vozila. Ocene, podane s strani različnih zainteresiranih strank, se med seboj močno razlikujejo. Kot je razloženo v razširjeni presoji vplivov, je celotni trg z avtomobilskimi deli vreden od 42 do 45 bilijonov EUR v EU15. Po podatkih organizacije ECAR, ki podpira liberalizacijo, bi lahko velikost trga, na katerega se nanaša ta predlog, znašala približno 25 % ali 9–11 bilijonov EUR. Vendar pa proizvajalci avtomobilov ocenjujejo, da prizadeti trg predstavlja le 5 % celotnega trga.

Glavni tipi zadevnih nadomestnih delov so nadomestni deli karoserije, avtomobilska zasteklitev in luči. Te lahko dobavijo proizvajalci vozil, dobavitelji originalne opreme in neodvisni dobavitelji. Te razlike niso strogo določene, saj delujejo dobavitelji originalne opreme včasih tako po pogodbi za proizvajalce vozil kot tudi posebej kot neodvisni dobavitelji – celo za isto stranko. To velja še posebno za avtomobilsko zasteklitev in luči.

Neodvisni dobavitelji težko vstopijo na ta trg. Določujoča značilnost vseh izdelkov na tem trgu je model „z obveznim ujemanjem“, kar pomeni, da morajo biti nadomestni deli enaki originalnim delom. Glede na fino mehaniko sodobnih avtomobilov je toleranca napake pogosto zelo majhna. Neodvisni dobavitelji morajo povratno projektirati dele na osnovi originalnih vzorcev. Nasprotno pa dobavitelji originalnih delov izkoriščajo kalupe, ki se uporabljajo v proizvodnji delov za primarni trg. Sposobnost neodvisnih dobaviteljev, da neprestano oskrbujejo poprodajni trg z visokokvalitetnimi neoriginalnimi deli, zmanjšujejo tudi redni drobni popravki oblike karoserije in modelov, ki se pojavijo, ko proizvajalci vozil „osvežujejo“ svoje modele. Slabše prilaganje neoriginalnih delov karoserije bi lahko bil razlog, zakaj imajo dobavitelji originalnih izdelkov še vedno velik tržni delež tudi v državah, v katerih omogoča liberalizacija varstva modelov konkurenco. Kjer je vprašanje prilaganja zaradi značilnosti izdelkov, izkrivljanja s strani proizvajalcev in vzorca dobave manjši problem (npr. zasteklitev, avtomobilske luči), se zdi, da je tržni delež neodvisnih dobaviteljev veliko večji. Ta primer kaže, da je pravica iz modela le eden od dejavnikov sposobnosti proizvajalcev vozil, da nadzorujejo poprodajni trg z nadomestnimi deli, čeprav to še ne pomeni, da jo je treba zato obravnavati kot manj pomembno.

Predlog bo najbolj vplival na naslednje podsektorje avtomobilskega trga:

- Proizvodnja *delov karoserije* je bila tradicionalno glavna dejavnost proizvajalcev vozil. Kovinske dele karoserije večinoma še vedno izdelujejo sami proizvajalci vozil. Ta položaj se slabša, povečuje se proizvodnja delov karoserije prek zunanjih izvajalcev, vendar dokazi kažejo, da so proizvajalci vozil še vedno zelo prisotni na poprodajnem trgu. Plastične dele karoserije, na primer odbijače, pogosto izdelujejo specializirane družbe na podlagi ekskluzivnih industrijskih pogodb, ki vključujejo tudi nadomestne dele. Skupni prihodki neodvisnih proizvajalcev delov karoserije v EU se ocenjujejo na 375 milijonov EUR (5 % celotnega trga delov karoserije, ki znaša 7,5 bilijonov EUR v EU-15).
- Proizvajalci stekla ocenjujejo na trgu *avtomobilskih stekel* povprečno stopnjo menjave vetrobranskih stekel na 5 % letnega trga, na katerem je vsako leto zamenjanih 10 milijonov stekel. Poprodajni trg z izdelki za zasteklitev v EU-15 se ocenjuje na 1 bilijon EUR. V sektorju avtomobilskih stekel obstaja dejanska liberalizacija, saj proizvajalci vozil odkupujejo dele od proizvajalcev stekel. Vzorci nabave in vgradnje delov so bistveno drugačni kot za dele karoserije in za avtomobilske luči. Evropski trg avtomobilskih stekel obvladujejo trije proizvajalci: Pilkington, Saint Gobain in Glaverbel. Vsak od teh je v

precejšnji meri globalno prisoten, poleg tega pa ima velik delež na trgu EU. Ocenjuje se, da si ta tri podjetja delijo 75-odstotni delež poprodajnega trga v EU.

- Vrednost skupnega trga avtomobilskih luči se, kar zadeva avtomobilске luči, ocenjuje na 1,22 bilijonov EUR letno. Številke kažejo, da odpade približno polovica tega trga na dobavitelje originalne opreme. Večino evropske proizvodnje svetil obvladujejo danes tri družbe: Valeo, Hella in Automotive Lighting. Te družbe so v preteklosti dobavljale iste luči tudi na poprodajni trg z zelo majhno konkurenco zunaj EU. Strojni kalup, rabljen za proizvodnjo originalne luči, se uporabi za izdelavo luči, ki se jih na poprodajnem trgu proda prek kanalov neodvisne distribucije brez logotipa proizvajalca vozil.

Treba pa se je zavedati, da predstavljajo glede na tip trga večino (po nekaterih ocenah 80 %) popravil z nadomestnimi deli menjave delov, poškodovanih v trkih, plačane s strani zavarovalnic. Serviserji so za opravljeno delo plačani na osnovi dogovorjenega seznama cen nadomestnih delov in standardnih stroškov dela.

Pristojnost zavarovalnice, da za ta popravila določa, kakšen del naj se uporabi za nadomestitev poškodovanega dela (tj. del, pridobljen s strani dobaviteljev originalne opreme ali s strani neodvisnih dobaviteljev) in kakšno ceno je pripravljena plačati za nadomestitev, daje zavarovalnici veliko tržno moč.

2.2. Posvetovanje, študija in presoje vplivov

Zadevne stranke so po sprejemu Direktive poskušale oblikovati enake konkurenčne pogoje na poprodajnem trgu s *prostovoljnim sporazumom*. Komisija se je zato z izjavo o poprodajnem trgu z nadomestnimi deli, objavljeno skupaj z Direktivo, zavezala, da bo začela in usklajevala posvetovanje o varstvu modelov za sestavne dele kompleksnih izdelkov v sektorju motornih vozil ter da bo o napredku tega posvetovanja obveščala Evropski parlament in Svet. Niz dvostranskih srečanj z zainteresiranimi strankami je potekal od oktobra do novembra 2000. Sklep posvetovanj je bil, da so stališča strank popolnoma nasprotujoča in preveč različna, da bi lahko stranke sklenile prostovoljni sporazum.

Komisija je glede na to, da prostovoljni sporazum ni mogoč, in po pregledu številnih drugih virov naročila študijo možnih rešitev za uskladitev poprodajnega trga z nadomestnimi deli. Študija se je osredotočila na avtomobilski sektor, kar odraža pomembnost gospodarskega vpliva na ta sektor.

Cilj študije je bil pregledati, kako bi štirje različni režimi varstva modelov v prihodnosti vplivali na konkurenco, industrijske sektorje Skupnosti in potrošnike, z izhodiščem, ki ustreza trenutnemu stanju, in sicer:

- Trenutno stanje ali „*status quo*“.
- „Liberalizacija“, tj. brez varstva modelov za nadomestne dele. Ta možnost predvideva revizijo Direktive 98/71/EC za dele z obveznim ujemanjem, ki bi umaknila varstvo modelov za dele z obveznim ujemanjem na celotnem področju Evropske unije.
- Sistem, ki bi uveljavljal kratko obdobje varstva modelov. S to možnostjo bi varstvo modelov za nadomestne dele veljalo samo za omejeno časovno obdobje. Nadomestni deli po preteku tega obdobja niso več zaščiteni z varstvom modelov in jih lahko vsak proizvajalec svobodno izdeluje.

- Sistem nadomestil za uporabo varovanih modelov, vključno s primerno ravni nadomestil. Neodvisni proizvajalci lahko v okviru te možnosti izdelujejo nadomestne dele, potem ko imetniku pravice iz modela plačajo primerno nadomestilo.
- Kombinacija obeh prej omenjenih sistemov, kar pomeni *kratko obdobje* polnega varstva modelov in sistem *nadomestil* v nadaljnjem obdobju.

Ocena Komisije za vsako od teh možnosti je podana v razširjeni presoji vplivov, ki jo izda Komisija in ki je osnovana na študiji, pa tudi na dodatnih prispevkih proizvajalcev avtomobilov, neodvisnih dobaviteljev in zavarovalnic.

Komisija je na podlagi te ocene sklenila, da je edina učinkovita možnost za doseg notranjega trga izključitev varstva modelov s poprodajnega trga za nadomestne dele. Liberalizacija obeta koristi v več pogledih in nima nobenih resnejših slabosti. Izboljšala bi delovanje notranjega trga, omogočila več konkurence na poprodajnem trgu, znižala porabniške cene in ustvarila poslovne možnosti ter delovna mesta za mala in srednje velika podjetja. Kot kaže razširjena presoja vplivov, ponujajo druge možnosti le malo ali sploh nobenih sprememb v sedanjem nezadovoljivem stanju. Glede na omejeno življenjsko dobo avtomobilov bi sistem, ki bi omogočal zakonsko zaščito originalnih proizvajalcev za omejeno obdobje, izključil ekonomsko spodbudo za vstop neodvisnih dobaviteljev na trg. Sistem nadomestil močno obremenjuje upravo in ponuja slabo pravno varnost.

2.3. Pričakovane koristi predloga

Ugodni učinki tega predloga se lahko strnejo v naslednjih točkah:

- Za potrošnika

Potrošniki bodo imeli neposredne koristi od povečane konkurence in vzpostavitve notranjega trga. Sektor neodvisne distribucije bo imel možnost razširiti ponudbo delov, tako delov, ki jih ponujajo dobavitelji originalne opreme, kot tudi običajno cenejših delov, ki jih izdelujejo neodvisni proizvajalci. To bo vodilo k večji pestrosti tipov delov, kar daje serviserju in/ali zavarovalnici, s tem pa tudi končnemu potrošniku, večjo izbiro in postavlja nižjo ceno za večino delov z obveznim ujemanjem. Izračuni Komisije kažejo, da plačujejo potrošniki 6-odstotno do 10-odstotno premijo za nadomestne dele, zajete v predlogu držav članic, ki omogočajo varstvo modelov. Potrošnik plača zdaj v nekaterih državah članicah za isti model dvakrat: prvič, ko kupi nov avtomobil, in drugič, ko avtomobil potrebuje popravilo. Usklajena klavzula o popravilih bi končala to stanje.

- Konkurenčnost podjetij in konkurenca

Brez klavzule o popravilih bo lahko potrošnik izbral serviserja za dele, ki so del karoserije, ne bo pa mogel izbirati samih delov. Ta predlog je namenjen odpravi tega neenakega stanja in povečanju konkurence pri vseh delih in vseh udeležencih vrednostne verige. Proizvajalci avtomobilov bodo sicer izgubili del tržnega deleža in monopolne rente, vendar bo predlog omogočil poslovne možnosti za neodvisne proizvajalce nadomestnih delov, zlasti za mala in srednje velika podjetja, in vzpostavitev dovolj obsežnega trga za vstop novih ponudnikov.

Na konkurenčnost proizvajalcev avtomobilov iz EU v razmerju do proizvajalcev iz tretjih držav to ne bo imelo negativnega vpliva. V ZDA se varstvo modelov ne uporablja za nadomestne dele. Res je, da se na Japonskem varstvo modelov uporablja tudi za nadomestne dele za obdobje do 15 let. Vendar pa bo ta predlog za dobavitelje iz EU s tem, da jim bo

omogočal proizvodnjo delov za japonske in druge avtomobile tuje izdelave v EU, tudi znatno razširil trg. 15 % vseh avtomobilov na cestah v EU je izdelanih v tretjih državah. Ta znatni tržni delež se bo odprl za proizvajalce iz EU, zaradi česar japonski in ameriški proizvajalci vozil nasprotujejo splošni liberalizaciji v EU.

Dejanski stroški razvoja novega modela in zaščita predhodnih spodbud za inovacije znašajo poleg tega na ravni povračila za naložbe za imetnike pravic iz modela le 50 do 60 EUR na avtomobil. Ta znesek lahko ustrezno pokrije podelitev ekskluzivnih pravic, ki zajemajo samo uporabo modela za proizvodnjo in prodajo kompleksnega izdelka na primarnem trgu. Proizvajalci avtomobilov bodo lahko vsekakor še naprej uporabljali model kot instrument trženja za svojo osnovno dejavnost ne glede na to, ali se na poprodajnem trgu uporablja varstvo.

V splošnem bo imela liberalizacija pozitiven vpliv na konkurenco na poprodajnem trgu v EU. Dolgoročno bo spodbujala bolj dinamičen trg. Izboljšano konkurenčno okolje bo koristilo zlasti malim in srednje velikim podjetjem v tem sektorju. Dobro je poudariti, da so proizvajalci tudi na liberaliziranih trgih, kakršnega ima Združeno kraljestvo, do sedaj obdržali do 95 % ključnega trga s karoserijskimi deli. Iz tega torej sledi, da je za mala in srednje velika podjetja zelo težko omajati prevlado proizvajalcev na poprodajnem trgu, zaradi česar je toliko bolj potrebno in nujno izpopolniti notranji trg na tem področju.

- Zaposlitve

Premiki v tržnih deležih proizvajalcev nadomestnih delov se bodo nujno odražali v premikih pri zaposlitvah. Nasproti možnega manjšega škodljivega vpliva na zaposlitve pri proizvajalcih avtomobilov v EU stojijo mala in srednje velika podjetja, ki bodo povečala svoj tržni delež in ustvarila zaposlitvene možnosti. Že sedaj je mogoče upravičeno pričakovati naslednje koristne vplive na industrijo nadomestnih delov v EU:

- Prvič, rast trga z nadomestnimi deli bo ustvarila nova delovna mesta v EU. V liberaliziranem režimu bodo lahko proizvajalci delov iz EU dele, s katerimi oskrbujejo pomembne izvozne trge (ZDA, Južna Amerika, Vzhodna Evropa), proizvajali v EU. Varstvo modelov na poprodajnem trgu sedaj ne omogoča te možnosti.
- Drugič, približno 15 % avtomobilov, ki vozijo po cestah Skupnosti, je uvoženih iz tujine. Ta uvoz med drugim zajema izdelke iz Japonske, Koreje in ZDA, pa tudi avtomobile, ki jih proizvajalci vozil iz EU proizvajajo v ZDA in drugje. Deli za te avtomobile se izdelujejo skoraj izključno na Japonskem, v Koreji, na Tajvanu in v ZDA. Vsi tovrstni proizvajalci vozil imajo v EU registrirane modele avtomobilskih delov in imajo popoln nadzor nad tem segmentom poprodajnega trga.
- Tretjič, zaradi povečane prodaje nadomestnih delov bo verjetno prišlo do pozitivnega neto vpliva na zaposlovanje v distribuciji. Medtem ko se bo število delovnih mest v mrežah pooblaščenih trgovcev morda nekoliko zmanjšalo, se bodo pojavila nova delovna mesta na svobodnem trgu.
- Četrtič in zadnjič, treba je upoštevati, da uvaža tudi sama avtomobilska industrija veliko delov iz tretjih držav. Volkswagen uvaža blatnike iz Južne Afrike; Renault uvaža pokrove motorja iz Tajvana; in Audi uvaža zadnje luči iz Brazilije. Če bi lahko mala in srednje velika podjetja iz EU dobila večji tržni delež, bi se ta delovna mesta vrnila v EU. Če povzamemo, liberalizacija ne bi smela imeti negativnih vplivov na zaposlitev v EU.

- Varnost in zdravje

Redno se postavljajo vprašanja v zvezi z varnostjo, s kakovostjo in strukturno neoporečnostjo nadomestnih delov. Ta so za potrošnike seveda ključnega pomena. Vendar pa je varstvo modelov namenjeno nagrajevanju intelektualnih prizadevanj ustvarjalca modela in zaščiti zunanjega videza izdelka, ne pa tudi zaščiti njegovih tehničnih funkcij ali kakovosti (pri čemer bi prve lahko bile predmet patentnega varstva, druga pa predmet zaščitene blagovne znamke). Če model odbijača ni zaščiten, ker ne izpolnjuje pogoja novosti, to še ne pomeni nujno, da je zaradi tega manj varen kot nek drug odbijač, zaščiten z varstvom modelov.

Varnost in kakovost izdelkov, vključno z nadomestnimi deli, ščitijo druga področja zakonodaje ES in državne zakonodaje, in sicer tam, kjer so potrebni standardi določeni z varnostjo izdelka in dostopnostjo tehničnih podatkov. V avtomobilskem sektorju je, natančneje, vzpostavljenih preko 90 direktiv, ki urejajo konstrukcijo in delovanje motornih vozil. „Okvirna direktiva“ predvideva splošna pravila, ki se uporabljajo za homologacijo motornih vozil. Podatki, ki jih mora predložiti vsak proizvajalec, ki gre skozi postopek za homologacijo izdelka, so izjemno podrobni. Vsi ti podatki so potrebni ne glede na to, ali za postopek velja pravica iz industrijskega modela ali ne. (Za podrobnosti glej razširjeno presojo vplivov.) Pravice iz modela, ki ščitijo zunanji videz in estetsko podobo izdelka, imajo na varnost in zaščito pešcev nevtralen vpliv in ne bi mogle zagotavljati varnostnih garancij, ki jih omogočajo drugi posebni mehanizmi. Potrošniki bodo imeli neposredne ali posredne koristi od povečane konkurence in vzpostavitve notranjega trga, ki ju bo povzročila liberalizacija.

2.4. Sklep

Glavni namen varstva modelov je podeliti ekskluzivne pravice za zunanji videz izdelka, ne pa tudi monopola za sam izdelek. Vendar pa bi varstvo modelov na poprodajnem trgu nadomestnih delov, za kar ni nobene druge praktične rešitve, vodilo v monopol nad izdelki. Varstvo modelov bi moralo omogočati pošteno povračilo za opravljeno naložbo in spodbujanje inovacij s konkurenco, kar se doseže s proizvodnjo novih izdelkov. Če se tretjim strankam omogočita izdelava in distribucija nadomestnih delov, se ohrani konkurenca. Če bi se varstvo modelov razširilo na nadomestne dele, bi tretje stranke kršile te pravice, konkurenca bi bila odstranjena in imetniku pravice iz modela bi bil dejansko dodeljen monopol nad izdelkom.

Možnost liberalizacije zagotavlja skupne koristi na več področjih. Izboljšala bi delovanje notranjega trga in omogočila več konkurence na poprodajnem trgu ter dostop in sodelovanje malih in srednje velikih podjetij na trgu. Potrošniku bi koristile večja izbira in nižje cene. Poleg povečanja pravne varnosti bi se s tem poenostavilo tudi vsakdanje življenje uradnikov, sodišč, družb, zlasti malih in srednje velikih podjetij, in potrošnikov.

3. OBRAZLOŽITVENA OPOMBA K DOLOČBAM

Člen 1

V času, ko je bila sprejeta Direktiva 98/71/ES o pravnem varstvu modelov, ni bilo mogoče uskladiti režima modelov v zvezi s poprodajnim trgov nadomestnih delov. Dogovora o vlogi varstva modelov za nadomestne dele „z obveznim ujemanjem“ za kompleksne izdelke ni bilo mogoče doseči. Zato člen 14 Direktive sedaj določa, da države članice ohranijo svoje obstoječe zakone na tem področju in da lahko spremenijo te določbe samo na način, ki liberalizira trg z nadomestnimi deli.

Ta člen je namenjen uskladitvi in izpopolnitvi notranjega trga na tem področju s popolno liberalizacijo trga z nadomestnimi deli.

Klavzula o popravilih imetnikom pravic ne omejuje pravic iz modela, preprečuje pa prisotnost monopolov na trgu z nadomestnimi deli. Pravica iz modela za zunanji videz originalnega izdelka ne velja za isti izdelek na sekundarnem trgu.

Začasna in prehodna Klavzula o popravilih je predvidena že v členu 110(1) Uredbe Sveta (ES) št. 6/2002 z dne 12. december 2001, ki vpliva na modele v Skupnosti³. Ta predlog je namenjen doseganju uskladitve nacionalnih sistemov varstva modelov in skladnosti z modelom Skupnosti.

Da bi bili potrošniki obveščeni o različnem izvoru konkurenčnih nadomestnih delov in da bi lahko uveljavljali svojo izbiro ob polnem zavedanju, kateri nadomestni del prihaja od proizvajalca originalnih vozil in kateri iz drugih virov, predvideva odstavek 2 tega člena, da države članice zagotavljajo pravilno obveščenost potrošnikov o izvoru nadomestnih delov in jim omogočajo osveščeno izbiro med konkurenčnimi deli.

Člen 2

Direktiva naj bi začela veljati najpozneje dve leti po sprejemu Direktive. To pomeni, da po tem datumu noben imetnik pravic ne bo mogel več uveljavljati svoje pravice za preprečevanje neodvisne proizvodnje ali distribucije nadomestnih delov za poprodajni trg. To bi moral biti zadnji korak k uresničitvi liberalizacije na poprodajnem trgu z nadomestnimi deli. Komisija je glede na trenutno stanje v državah članicah predlagala podaljšano obdobje izvajanja.

³ „... varstvo, kot v primeru modela Skupnosti, ne velja za videz izdelka, ki predstavlja sestavni del kompleksnega izdelka, ki se uporablja v smislu člena 19(1) v namen popravila tega kompleksnega izdelka, da bi se obnovil njegov prvotni videz.“

Predlog

DIREKTIVA EVROPSKEGA PARLAMENTA IN SVETA

o spremembah Direktive 98/71/ES o pravnem varstvu modelov

EVROPSKI PARLAMENT IN SVET EVROPSKE UNIJE STA –

ob upoštevanju Pogodbe o ustanovitvi Evropske skupnosti in zlasti člena 95 Pogodbe,

ob upoštevanju predloga Komisije⁴,

ob upoštevanju mnenja Evropskega ekonomsko-socialnega odbora⁵,

po postopku iz člena 251 Pogodbe⁶,

- (1) ker je glavni namen varstva modelov podeliti ekskluzivne pravice za zunanji videz izdelka, ne pa tudi monopola za sam izdelek; ker bi varstvo modelov, za katere ni nobene druge praktične rešitve, vodilo v monopol nad izdelki; ker bi se tako varstvo približalo zlorabi režima modelov; ker se, če se tretjim strankam omogočita izdelava in distribucija nadomestnih delov, ohrani konkurenca; ker bi tretje stranke, če bi se varstvo modelov razširilo na nadomestne dele, kršile te pravice, konkurenca bi bila odstranjena in imetniku pravice iz modela bi bil dejansko dodeljen monopol nad izdelkom;
- (2) ker razlike v zakonih držav članic o uporabi varovanih modelov v namen omogočanja popravila kompleksnega izdelka, tako da se ponovno vzpostavi njegov prvotni videz, kjer se videz izdelka uporablja ali je vključen v izdelek, ki je sestavni del kompleksnega izdelka, od videza katerega je odvisen varovani model, neposredno vplivajo na vzpostavitev in delovanje notranjega trga, kar zadeva blago, ki vključuje modele; ker lahko take razlike izkrivljajo konkurenco na notranjem trgu;
- (3) ker je torej za nemoteno delovanje notranjega trga nujno približati zakone o varstvu modelov držav članic v zvezi z uporabo zaščitnih modelov v namen popravila kompleksnega izdelka, tako da se ponovno vzpostavi njegov prvotni videz;
- (4) ker države članice za dopolnitev določb Uredbe Komisije št. 1400/2002, ki zadeva zmožnost proizvajalca, da vidno in učinkovito namesti svojo blagovno znamko ali svoj logotip na sestavne ali nadomestne dele, zagotovijo, da so potrošniki pravilno obveščeni o izvoru nadomestnih delov, kar zajema podatke o blagovnih znamkah ali logotipih, nameščenih na zadevne dele;

⁴ UL C [...], [...], str. [...].

⁵ UL C [...], [...], str. [...].

⁶ UL C [...], [...], str. [...].

(5) Direktivo 98/71/ES je treba ustrezno spremeniti –

SPREJELA NASLEDNJO DIREKTIVO:

Člen 1

Člen 14 Direktive 98/71/ES se nadomesti z naslednjim:

„Člen 14

1. Varstvo, kot v primeru modela, ne velja za model, ki predstavlja sestavni del kompleksnega izdelka, ki se uporablja v smislu člena 12(1) te direktive v namen popravila tega kompleksnega izdelka, da bi se obnovil njegov prvotni videz.
2. Države članice zagotavljajo pravilno obveščenost potrošnikov o izvoru nadomestnih delov, tako da lahko ti osveščeno izbirajo med konkurenčnimi deli.“

Člen 2

1. Države članice sprejmejo zakone in druge predpise, potrebne za uskladitev s to direktivo, najpozneje dve leti po sprejetju. Vsebino besedila teh določb in primerjalne tabele med določbami in to direktivo nemudoma sporočijo Komisiji.

Ko države članice sprejmejo te predpise, morajo le-ti vsebovati sklic na to direktivo ali pa morajo biti ob njihovi uradni objavi opremljeni s sklicem. Države članice določijo način izvedbe takšnega sklica.

2. Države članice sporočijo Komisiji vsebino besedila glavnih določb nacionalne zakonodaje, ki jo sprejmejo na področju, ki ga ureja ta direktiva.

Člen 3

Ta direktiva začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Člen 4

Ta direktiva je naslovljena na države članice.

V Bruslju, [...]

Za Evropski parlament
Predsednik
[...]

Za Svet
Predsednik
[...]

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