



KOMMISSIONEN FOR DE EUROPÆISKE FÆLLESSKABER

Bruxelles, den 14.9.2004
KOM(2004) 582 endelig

2004/0203 (COD)

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 98/71/EF om retlig beskyttelse af mønstre

(forelagt af Kommissionen)

{SEK(2004) 1097}

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR FORSLAGET

Forslaget vedrører designbeskyttelse af reservedele til reparation af sammensatte produkter, f.eks. motorkøretøjer, således at de atter får deres oprindelige udseende. Formålet er at virkeliggøre det indre marked gennem den liberaliseringsproces, der blev igangsat og delvis gennemført med direktiv 98/71/EF, med henblik på at skabe større konkurrence og give forbrugerne større muligheder for at vælge, hos hvem de vil anskaffe reservedele til reparationsformål. Samtidig bibeholder man med forslaget det overordnede incitament til investering i design, idet det ikke påvirker designbeskyttelsen for nye komponenter, der anvendes under fremstillingsprocessen for et sammensat produkt.

Den nuværende situation, hvor der findes forskellige, modsatrettede ordninger for designbeskyttelse af reservedele, idet 9 medlemsstater har foretaget en liberalisering og 16 medlemsstater udvidet designbeskyttelsen til også at omfatte reservedele, er helt utilfredsstillende for det indre marked. I automobilektoren, som er den sektor, der er mest berørt, fungerer det indre marked for nye biler, men ikke for reservedele til dem. Produktion og handel med reservedele til biler kan i øjeblikket ikke foregå frit i Fællesskabet. På grund af denne opsplittning og usikkerheden om, hvordan Fællesskabets designordning udvikler sig, er borgerne usikre på, hvorvidt og i hvilken medlemsstat det er lovligt at købe bestemte reservedele, og i visse dele af Fællesskabet har de ikke mulighed for at vælge mellem konkurrerende reservedele. Af samme grund kan reservedelsproducenter, særlig små og mellemstore virksomheder, ikke udnytte de stordriftsfordele, som det indre marked giver, og de tilskyndes ikke til at investere og skabe beskæftigelse, hvilket de måske ellers ville gøre.

Den økonomiske virkning af designbeskyttelse på reservedelspriserne er blevet drøftet af interessegrupper fra begge sider (for og imod liberalisering). De prissammenligninger, som brancheorganisationerne og andre berørte parter har fremlagt, er imidlertid baseret på udokumenterede påstande eller i bedste fald simple gennemsnit for bestemte reservedele i nogle lande. For at få bedre data gennemførte Kommissionen en grundig og systematisk analyse af, om der er en systematisk prisforskel for originalreservedele i medlemsstater med designbeskyttelse og medlemsstater uden. Resultaterne af undersøgelsen, som er beskrevet i den udvidede konsekvensanalyse, støtter den konklusion, at markederne er systematisk forvredet.

En gennemgang af et udsnit af priser på 11 reservedele til 20 bilmodeller i 9 medlemsstater og Norge, hvoraf 6 har designbeskyttelse for reservedele og 4 ikke, viser, at priserne på 10 af disse reservedele er væsentligt højere i medlemsstater med designbeskyttelse end i medlemsstater uden. Den eneste reservedel, hvor prisen ikke er væsentlig højere, er køleren - men denne reservedel nyder ikke designbeskyttelse, da der ikke er tale om en "udvendig" reservedel. For andre reservedele, f.eks. kofangere, døre, skærme, lygter, bagklapper og motorhjelme, var priserne mellem 6,4 % og 10,3 % højere i medlemsstater med designbeskyttelse. Disse resultater viser, at køretøjsfabrikanterne i deres egenskab af rettighedsindehavere har en væsentlig magt på markedet i disse medlemsstater til skade for forbrugerne.

Kort sagt fører den nuværende situation med en blandet beskyttelsesordning til handelsforvridninger på det indre marked: ressourcer og produktion fordeles ikke på grundlag af konkurrenceevnen, og produktionen bestemmes ikke af markedsmekanismerne. Det fører til prisforvridning og handelshindringer. På et liberaliseret indre marked vil priserne efter al forventning falde. Desuden vil der blive skabt forretningsmuligheder og job for uafhængige små og mellemstore virksomheder, som indtil nu kun har været i stand til at erobre en beskedent markedsandel, også i medlemsstater uden designbeskyttelse.

Nærværende forslag skal ses på baggrund af en længerevarende debat. Direktiv 98/71/EF om retlig beskyttelse af mønstre¹ blev vedtaget den 13. oktober 1998. Formålet med direktivet er at skabe overensstemmelse mellem de bestemmelser i medlemsstaternes designlovgivning, som mest direkte har indvirkning på, hvordan det indre marked fungerer, og samtidig at sikre et højt beskyttelsesniveau for industrielle ejendomsrettigheder og at fremme investeringer i fremstillingssektoren. Efter direktivet kan et produkts udseende beskyttes mod at blive brugt af andre, hvis det er nyt og har et originalt design. Dengang var det imidlertid ikke muligt at harmonisere designordningen i forbindelse med det sekundære marked for reservedele.

Designbeskyttelse giver eneret til et nyt og originalt design for udseendet af et enkeltprodukt (f.eks. en vase), et sammensat produkt (f.eks. en bil) eller en komponent (f.eks. et dørpanel).

Det primære marked for komponenter er det marked, hvor de i første omgang indgår i produktionen af et sammensat produkt. Når dette sammensatte produkt sælges til en forbruger og bruges, kan det blive ramt af uheld, eller det kan gå i stykker eller blive skadet, så det er nødvendigt at udskifte eller reparere dele af det. Dette er det sekundære marked for reservedele. Den samme komponent kan være på markedet som en oprindelig komponent (ny del) på det primære marked eller som en reservedel på det sekundære marked. Det er imidlertid kun det sekundære marked, der er berørt af nærværende forslag.

Ikke alle reservedele på markedet vil være berørt af forslaget. De reservedele, der er tale om, defineres som "en komponent, der anvendes til reparation af et sammensat produkt, således at det atter får sit oprindelige udseende". Et sammensat produkt er et produkt, der består af flere komponenter, der i tilfælde af skader kan udskiftes eller repareres med en reservedel. Der findes reservedele, hvor designet ikke er afgørende for, om produktets oprindelige udseende eller funktion kan genskabes, f.eks. fordi de har en standardudformning eller -funktion. Der findes imidlertid også reservedele, hvor designet er afgørende for, at produktets oprindelige funktion eller udseende kan genskabes, dvs. at den komponent, der indgår i det sammensatte produkt, kun kan udskiftes med en reservedel, der er identisk med den oprindelige komponent. Disse kaldes ofte must match-reservedele, og det er dem, der er emnet for dette forslag.

Som det er nu, udelukker direktivet ikke beskyttelse af reservedele ved en designrettighed; med andre ord kan den beskyttelse, der gives den nye komponents design på det primære marked, også finde anvendelse på reservedelen på det sekundære marked. Selv om medlemsstaterne ikke kunne nå til enighed om en harmonisering af det sekundære marked, blev det dog i artikel 14 i direktivet fastsat, at medlemsstaterne skal opretholde deres gældende ret på dette område, og at de kun kan ændre denne ret, hvis formålet hermed er at liberalisere markedet for reservedele. Desuden bestemmes det i direktivets artikel 18, at Kommissionen skal forelægge en analyse af de konsekvenser, direktivets bestemmelser har

¹ EFT L 289 af 28.10.1998, s. 28.

haft, og forelægge forslag til de ændringer af direktivet, der måtte være nødvendige med henblik på fuldstændig gennemførelse af det indre marked for reservedele. Da direktivet ikke ændrede status quo for de eksisterende reservedelsordninger i medlemsstaterne - ud over at det giver mulighed for en liberalisering - vil en analyse af konsekvenserne af selve direktivet i øjeblikket ikke lette afgørelsen af, hvilke yderligere ændringer der er nødvendige. Kommissionen har i stedet koncentreret sin undersøgelse om designbeskyttelse på det sekundære marked.

Nu da alle medlemsstaterne har gennemført direktiv 98/71/EF i deres nationale lovgivning, er situationen som følger:

- Cypern, Danmark, Estland, Finland, Frankrig, Litauen, Malta, Polen, Portugal, Slovakiet, Slovenien, Sverige, Tjekkiet, Tyskland og Østrig har stadig i praksis designbeskyttelse for reservedele
- I Belgien, Det Forenede Kongerige, Irland, Italien, Letland, Luxembourg, Nederlandene, Spanien og Ungarn findes der en reparationsklausul, i henhold til hvilken nye produkter kan designbeskyttes, men som giver mulighed for at anvende alternative komponenter ved reparation på det sekundære marked.
- Grækenland har en reparationsklausul kombineret med en beskyttelsesperiode på fem år og en retfærdig og rimelig godtgørelse. Godtgørelsesordningen er endnu ikke blevet sat i kraft.

En vigtig parallel udvikling er, at lovgivningen om EF-design, der administreres af Kontoret for Harmonisering i det Indre Marked i Alicante, gik et skridt videre i retning af liberalisering af det sekundære marked med artikel 110, stk. 1, i Rådets forordning (EF) nr. 6/2002 om EF-design. Det hedder heri: "Design, der udgør en del af et sammensat produkt, som ... er fremstillet eller bruges med det formål at give mulighed for at reparere et sammensat produkt med henblik på at genskabe dets oprindelige udseende, er ikke omfattet af beskyttelse som EF-design ...". Med andre ord giver EF-designordningen (i modsætning til de nationale designrettigheder) ikke beskyttelse af must match-reservedele på det sekundære marked. Det er denne tekst, der har dannet grundlag for nærværende forslag om de nationale ordninger.

Siden direktivet om retlig beskyttelse af mønstre blev vedtaget, har Kommissionen vedtaget forordning (EF) nr. 1400/2002 om anvendelse af traktatens artikel 81, stk. 3, på kategorier af vertikale aftaler og samordnet praksis inden for motorkøretøjsbranchen². Med denne forordning har man løst en række praktiske spørgsmål om distribution af reservedele, specielt spørgsmålet om at sikre effektiv konkurrence på markedet for reparations- og vedligeholdelsesydelser, bl.a. ved at give forbrugerne mulighed for at vælge mellem konkurrerende reservedele. Forordningen omhandler imidlertid ikke direkte det afgørende spørgsmål om beskyttelse eller ej af reservedele ved en industriel ejendomsrettighed. Forordning nr. 1400/2002 gør derfor ikke behovet for større indbyrdes tilnærmelse og liberalisering af medlemsstaternes lovgivning om reservedele uaktuel. Tværtimod er en liberalisering af det sekundære marked uomgængelig, hvis fordelene ved forordningen skal udnyttes fuldt ud.

² EFT L 203 af 1.8.2002, s. 30.

2. RESULTATERNE AF DRØFTELSENE MED DE BERØRTE PARTER OG KONSEKVENSANALYSER

2.1. Beskrivelse af markedet

Diskussionen om designbeskyttelse på det sekundære marked hvad angår sammensatte produkter har stået på længe (i omkring 15 år) og tog netop sit udgangspunkt i bilsektoren, hvor der gør sig helt specielle forhold gældende. De vigtigste årsager hertil er, at design spiller en vigtig rolle, når forbrugerne vælger bil, at biler ofte bliver skadet, og at de er dyre og varige forbrugsgoder, som ejerne reparerer ved at udskifte en komponent frem for at købe en ny bil. De øvrige markedssektorer er langt mere opsplittede, mængderne er for små, og modeller og design skifter for hurtigt til, at uafhængige producenter har et økonomisk incitament til at komme ind på markedet.

Det er vigtigt at huske på, at diskussionen om reservedele kun vedrører en lille del af det samlede marked for biler og komponenter hertil. Nye komponenter er ikke berørt, og mange reservedele opfylder enten ikke kriterierne for designbeskyttelse eller anvendes ikke som reservedele, når det originale køretøjs oprindelige udseende skal genskabes. Der er stor forskel på de forskellige berørte parters skøn. Som der er gjort rede for i den udvidede konsekvensanalyse, er markedet for bilreservedele i EU-15 i størrelsesordenen 42-45 mia. EUR. Ifølge ECAR, som går ind for liberalisering, vil den del af markedet, som er berørt af dette forslag, antagelig udgøre omkring 25 % svarende til 9-11 mia. EUR. Bilproducenterne skønner imidlertid, at kun 5 % af det samlede marked vil blive berørt.

De reservedele, der først og fremmest er tale om, er karrosseridele, ruder og lygter. Disse kan leveres af køretøjsfabrikanter, leverandører af originaludstyr og uafhængige leverandører. Denne sondring er ikke fast, idet leverandører af originaludstyr nogle gange både har kontrakter med køretøjsfabrikanterne og optræder som uafhængige leverandører - endog for de samme reservedele. Dette gælder særlig ruder og lygter.

Det er svært for uafhængige leverandører at komme ind på dette marked. Et afgørende kendetegn ved alle produkter på markedet er deres must match-design, hvilket betyder, at reservedele skal være identiske med originalerne. Moderne biler fremstilles ved præcisionsteknik, og fejltolerancen er derfor også meget lille. De uafhængige leverandører er nødt til at genskabe komponenterne ud fra originalreservedele. Leverandører af originale reservedele kan derimod anvende de støbeforme, som anvendes ved fremstillingen af komponenter til det primære marked. En faktor, der gør det sværere for producenterne af uoriginale reservedele at levere uoriginale reservedele af høj kvalitet, er også, at køretøjsfabrikanterne jævnligt foretager små ændringer af karrosseriets form og design for at "opfriske" deres modeller. At uoriginale karrosseridele ikke passer helt så godt, kan være grunden til, at originale reservedele fortsat har en stor markedsandel også i lande, hvor liberaliseringen af designbeskyttelsesbestemmelserne gør konkurrence mulig. På de områder, hvor spørgsmålet om komponentens nøjagtighed på grund af produktets kendetegn, producentens tekniske standard og salgsmønsteret ikke udgør noget stort problem (f.eks. ruder, lygter), synes de uoriginale reservedeles markedsandel at være meget større. Dette viser, at designrettigheder kun er en af de muligheder, køretøjsfabrikanterne har for at kontrollere det sekundære marked for reservedele, men det gør ikke spørgsmålet mindre vigtigt.

På automobilmarkedet vil følgende undersektorer være mest berørt af forslaget:

- Produktionen af *karrosseridele* har traditionelt været en af køretøjsfabrikanternes hovedaktiviteter. Karrosseridele af metal fremstilles stadig hovedsagelig af køretøjsfabrikanterne selv. Dette er imidlertid ved at ændre sig, idet fabrikanterne outsourcer en større del af produktionen, men alt tyder på, at køretøjsfabrikanterne stadig har en stærk position på det sekundære marked. Kunststofkarrosseridele som f.eks. kofangere produceres ofte af specialfirmaer på grundlag af eneretskontrakter, som også omfatter reservedele. Den samlede omsætning hos de uafhængige producenter af karrosseridele i EU kan skønsmæssigt fastsættes til 375 mio. EUR (5 % af det samlede marked for karrosseridele, som er på 7,5 mia. i EU-15).
- På markedet for *autoruder* skønner rudeproducenterne, at gennemsnitsudskiftningsraten for forruder er 5 %, hvilket giver et årligt marked på omkring 10 mio. forruder. Det sekundære marked for ruder i EU-15 skønnes at være 1 mia. EUR. I praksis er markedet for autoruder liberaliseret, da køretøjsfabrikanterne køber komponenter fra producenterne. Salgs- og monteringsmønstrene er meget forskellige fra både karrosseridele og lygter. Det europæiske autorudemarked er domineret af tre producenter: Pilkington, Saint Gobain og Glaverbel. Hver af disse har en solid position på verdensmarkedet og en væsentlig andel af EU-markedet. Det skønnes, at de tilsammen har en andel på 75 % af det sekundære marked i EU.
- Det samlede sekundære marked for *lygter* anslås at have en værdi på 1,22 mia. EUR pr. år, hvoraf originalreservedele ifølge tallene tegner sig for omkring halvdelen. Størstedelen af lygteproduktionen i Europa finder i dag sted på ganske få virksomheder: Valeo, Hella og Automotive Lighting. Historisk har disse virksomheder også leveret de samme lygter til det sekundære marked med meget lidt konkurrence fra lande uden for EU. Støbeformene til produktionen af originallygter er også blevet anvendt til lygter, der sælges på det sekundære marked gennem uafhængige distributionskanaler, men uden køretøjsfabrikanternes logo.

Endelig er det på grund af markedets art værd at bemærke, at størstedelen (80 % i henhold til visse skøn) af de reparationer, hvor der anvendes reservedele, er reparationer som følge af sammenstød og derfor betales af forsikringsselskaberne. Værkstederne får betaling for deres arbejde på grundlag af en fast sats for reservedele og standardarbejds løn.

For disse opgaver giver forsikringsselskabernes mulighed for at angive, hvilken slags reservedel der skal anvendes til erstatning for den ødelagte (dvs. originalreservedel eller reservedel fra en uafhængig producent), og den pris, forsikringsselskaberne er villige til at betale for udskiftningen, dem en væsentlig magt på markedet.

2.2. Høring, undersøgelser og konsekvensanalyser

Efter vedtagelsen af direktivet blev der gjort et forsøg på at skabe ens spilleregler på det sekundære marked gennem en *frivillig aftale* mellem de berørte parter. Med henblik herpå forpligtede Kommissionen sig i en erklæring om det sekundære marked for reservedele, der blev offentliggjort sammen med direktivet, til at iværksætte og koordinere en høring om designbeskyttelse af komponenter til sammensatte produkter i motorkøretøjssektoren og at orientere Europa-Parlamentet og Rådet om resultatet heraf. Der blev i perioden fra oktober til november 2000 holdt en række bilaterale møder med de berørte parter. Høringerne viste, at parternes holdninger var fuldstændig modstridende og for langt fra hinanden til, at man kunne nå frem til en frivillig aftale.

Da det var umuligt at nå frem til en frivillig aftale, og efter at flere andre kilder var blevet hørt, iværksatte Kommissionen en undersøgelse af, hvilke muligheder der var for at harmonisere det sekundære marked for reservedele. Undersøgelsen var koncentreret om automobilektoren på grund af denne sektors økonomiske betydning.

Formålet med undersøgelsen var at finde ud af, hvordan fire alternative ordninger for designbeskyttelse vil påvirke konkurrencen, industrien i EU og forbrugerne set i forhold til den nuværende situation:

- Den nuværende situation (status quo).
- Liberalisering, dvs. ingen designbeskyttelse af reservedele. Denne mulighed indebærer, at direktiv 98/71/EF skal revideres, så *must match*-reservedele ikke længere er designbeskyttede i EU.
- Et system med en kortvarig designbeskyttelse. Efter dette system skal designbeskyttelsen for reservedele kun gælde for en begrænset periode. Efter denne periode kan reservedelene ikke længere være omfattet af designbeskyttelse, og enhver producent vil have lov til at producere dem.
- Et godtgørelsessystem for anvendelsen af beskyttede design, inklusive et passende godtgørelsesniveau. Efter denne mulighed skal uafhængige producenter kunne producere reservedele mod en rimelig godtgørelse til indehaveren af designrettigheden.
- En kombination af de to ovennævnte systemer, nemlig en *kort periode* med fuld designbeskyttelse og et *godtgørelsessystem*.

Kommissionens vurdering af hver enkelt mulighed fremgår af Kommissionens egen udvidede konsekvensanalyse, som er baseret på undersøgelsen og supplerende bidrag fra bilfabrikanter, uafhængige leverandører og forsikringselskaber.

På baggrund af denne analyse er Kommissionen kommet til den konklusion, at den eneste effektive løsning er at udelukke designbeskyttelse på det sekundære marked for reservedele, hvis man ønsker at nå frem til et indre marked. Liberaliseringsløsningen giver mange fordele uden alvorlige ulemper. Den ville give et bedre fungerende indre marked, skabe mere konkurrence på det sekundære marked, give forbrugerne lavere priser og skabe muligheder og job for små og mellemstore virksomheder. Som den udvidede konsekvensanalyse viser, indebærer de andre løsninger ingen eller kun få ændringer af den nuværende utilfredsstillende situation. Da biler har begrænset levetid, ville en ordning, hvor producenterne af originaldele får retlig beskyttelse i en begrænset periode, fjerne uafhængige leverandørers økonomiske incitament til at forsøge at komme ind på markedet. Et godtgørelsessystem er administrativt vanskeligt at håndtere og giver ikke særlig stor retssikkerhed.

2.3. Forventede fordele ved forslaget

De gavnlige virkninger af forslaget kan opsummeres som følger:

- For forbrugerne

Forbrugerne vil få direkte gavn af den øgede konkurrence og virkeliggørelsen af det indre marked. De uafhængige forhandlere vil kunne tilbyde et større udvalg af reservedele,

herunder reservedele fra leverandører af originaludstyr og de normalt billigere reservedele fra uafhængige producenter. Det betyder, at der kommer et større udbud af forskellige mærker, og at værkstederne og/eller forsikringsselskaberne - og dermed forbrugerne - får flere valgmuligheder og lavere priser hvad angår must match-reservedele. Det fremgår af Kommissionens tal, at forbrugerne betaler 6-10 % mere for de reservedele, der er omfattet af forslaget, i medlemsstater, der giver mulighed for designbeskyttelse. I nogle medlemsstater betaler forbrugerne dobbelt pris for samme design: første gang, når de køber en ny bil, og anden gang, når den skal repareres. En harmoniseret reparationsklausul ville ændre denne situation.

- Virksomhedernes konkurrenceevne og konkurrencen

Uden en reparationsklausul har forbrugerne, når det gælder karrosseridele, mulighed for at vælge værksted, men ikke selve delene. Dette forslag har til formål at ændre dette forhold og at øge konkurrencen i hele produktionskæden og for samtlige aktører. Mens bilfabrikanterne vil miste en del af deres markedsandel samt deres monopolgevinst, vil forslaget åbne forretningsmuligheder for uafhængige reservedelsproducenter, hovedsagelig SMV'er, og skabe et europæisk marked, der er tilstrækkeligt stort til, at der kan komme nye aktører til.

EU-bilfabrikanternes konkurrenceevne over for producenter i tredjelande vil ikke blive ramt. I USA gælder designbeskyttelsen ikke reservedele. I Japan er designbeskyttelsen dog udvidet til også at omfatte reservedele i en periode på højst 15 år. Dette forslag vil imidlertid væsentligt øge markedet for EU-leverandører, idet det giver dem mulighed for at producere reservedele til japanske biler og andre tredjelandsbiler i EU. 15 % af alle biler på vejene i EU er produceret i tredjelande. Dette betydelige marked vil blive åbnet for producenter i EU, og det er også derfor, japanske og amerikanske køretøjsfabrikanter er imod en liberalisering i EU.

Hvad angår forrentningen af den investering, som indehavere af designrettigheder foretager, udgør de faktiske udgifter til udvikling af et nyt design og beskyttelsen af incitamentet til innovation kun 50-60 EUR pr. bil. Disse udgifter kan dækkes af enerettigheder, der kun omfatter udnyttelsen af designet til produktion og salg af sammensatte produkter på det primære marked. Køretøjsfabrikanterne vil stadig kunne anvende design som et markedsføringsinstrument i forbindelse med deres kerneaktiviteter, uanset om der er beskyttelse på det sekundære marked eller ej.

Generelt vil en liberalisering have en positiv virkning på konkurrencen på det sekundære marked i EU og skabe et mere dynamisk marked på længere sigt. Den forbedrede konkurrencesituation vil være til særlig gavn for SVM'er i denne sektor. Det skal påpeges, at selv på liberaliserede markeder som f.eks. Det Forenede Kongerige har producenterne indtil nu bibeholdt indtil 95 % af hovedmarkedet for karrosseridele. Det må derfor konkluderes, at det er særdeles vanskeligt for SMV'er at fortrænge bilfabrikanterne fra det sekundære marked, hvilket gør det så meget mere nødvendigt og hastende at gennemføre det indre marked på dette område.

- Beskæftigelsen

Ændringer i reservedelsproducenternes markedsandele vil nødvendigvis afspejles i ændringer i beskæftigelsen. Over for den potentielle lille negative virkning på beskæftigelsen hos bilfabrikanterne i EU står SMV'ernes mulighed for at øge deres markedsandel og skabe

beskæftigelsesmuligheder. Det vil være rimeligt at forvente følgende gavnlige virkninger på beskæftigelsen i EU's reservedelsindustri:

- For det første vil der blive skabt nye job i EU på grund af væksten i markedet for reservedele. Reservedelsproducenterne i EU vil under en liberaliseret ordning i EU kunne producere dele til vigtige eksportmarkeder (USA, Sydamerika, Østeuropa). Denne mulighed findes ikke i øjeblikket på grund af designbeskyttelsen på det sekundære marked.
- For det andet er omkring 15 % af bilerne på EU's veje importeret fra tredjelande. Denne import omfatter bl.a. japanske, koreanske og amerikanske mærker, men også biler produceret af EU-køretøjsfabrikanter i USA og andre steder. Komponenter til disse biler produceres næsten udelukkende i Japan, Korea, Taiwan og USA. Alle de pågældende køretøjsfabrikanter har registreret bilkomponentdesign i EU og har fuldstændig kontrol over dette segment af det sekundære marked.
- For det tredje forventes der at være en positiv nettobeskæftigelsesvirkning i forhandlerleddet på grund af det øgede salg af reservedele. Der vil måske forsvinde nogle job i nettet af autoriserede forhandlere, men der vil til gengæld opstå nye job på det frie marked.
- Endelig skal det for det fjerde bemærkes, at bilindustrien selv importerer mange komponenter fra tredjelande. Volkswagen importerer skærme fra Sydafrika, Renault importerer motorhjelme fra Taiwan, og Audi importerer baglygter fra Brasilien. Hvis SMV'er i EU kunne få en større andel af markedet, ville disse job vende tilbage til EU. Alt i alt forventes en liberalisering ikke at have en negativ indflydelse på beskæftigelsen i EU.

- Sikkerhed og sundhed

Spørgsmålet om reservedeles sikkerhed, kvalitet og konstruktionsmæssige egnethed har jævnligt været rejst og er af stor betydning for forbrugerne. Formålet med designbeskyttelsen er imidlertid at belønne designfrembringerens intellektuelle indsats og at beskytte produktets udseende, men ikke dets tekniske funktion eller kvalitet, som kan beskyttes gennem patent eller varemærke. Hvis en kofangers design ikke beskyttes, fordi det ikke opfylder nyhedskravet, betyder dette ikke nødvendigvis, at den er mindre sikker end en anden kofanger, som er beskyttet.

Produkters, herunder reservedeles, sikkerhed og kvalitet garanteres gennem anden EU-lovgivning og national lovgivning, hvor der fastsættes de nødvendige standarder for produktsikkerhed og adgang til teknisk information. I automobilektoren findes der over 90 direktiver, som regulerer motorkøretøjers konstruktion og funktion. De generelle bestemmelser for typegodkendelse af motorkøretøjer er fastsat i et rammedirektiv. De oplysninger, som bilfabrikanter skal indgive i forbindelse med typegodkendelse af et produkt, er særdeles detaljerede. Alle disse oplysninger kræves, uanset om produktet er omfattet af en industriel designrettighed eller ej (den udvidede konsekvensanalyse indeholder nærmere oplysninger herom). Designrettigheder, som beskytter et produkts udseende og æstetiske fremtoning, har ingen indflydelse på sikkerheden eller beskyttelse af fodgængerne og giver ikke mulighed for sikkerhedsgarantier, som findes gennem andre særlige ordninger. De direkte og indirekte fordele for forbrugerne ligger i den øgede konkurrence og gennemførelsen af det indre marked, som liberaliseringen indebærer.

2.4. Konklusion

Hovedformålet med designbeskyttelse er at give eneret til et produkts udseende, men ikke et monopol på produktet som sådan. Hvis der gives designbeskyttelse på det sekundære marked for reservedele, som der reelt ikke findes noget alternativ til, medfører dette imidlertid i praksis et produktmonopol. Designbeskyttelse bør give mulighed for en rimelig forrentning af investeringerne og fremme innovation gennem konkurrence, hvilket opnås ved produktion af nye produkter. Hvis uafhængige producenter får lov til at producere og distribuere reservedele, bibeholdes konkurrencen. Hvis designbeskyttelsen udvides til reservedele, kommer de uafhængige producenter til at krænke disse rettigheder, og konkurrencen elimineres, samtidig med at indehaveren af designrettigheden i praksis får et produktmonopol.

Liberaliseringsløsningen giver nettofordele i mange henseender. Den får det indre marked til at fungere bedre og giver mulighed for mere konkurrence på det sekundære marked og giver desuden SMV'erne adgang til markedet. Forbrugerne får større udvalg og lavere priser. Ud over den større retssikkerhed vil den også gøre livet lettere for myndighederne, domstolene, virksomhederne, særlig de små og mellemstore virksomheder, og forbrugerne.

3. FORKLARENDE BEMÆRKNINGER TIL DIREKTIVETS BESTEMMELSER

Artikel 1

Da direktiv 98/71/EF om retlig beskyttelse af mønstre blev vedtaget, var det ikke muligt at harmonisere designordningen i relation til det sekundære marked for reservedele. Der var ikke enighed om, hvilken rolle designbeskyttelsen skulle spille for must match-reservedele til sammensatte produkter. Det hedder derfor i direktivets artikel 14, at medlemsstaterne opretholder deres gældende ret herom og kun kan ændre denne ret, hvis formålet er at liberalisere markedet.

Denne artikel har til formål at harmonisere og virkeliggøre det indre marked på området gennem fuldstændig liberalisering af markedet for reservedele.

Reparationsklausulen begrænser ikke designrettighedsindehavernes rettigheder, men forhindrer monopoler på reservedelsmarkedet. Designrettigheden til et primært produkts udseende vil ikke blive udstrakt til produktet på det sekundære marked.

Artikel 110, stk. 1, i Rådets forordning (EF) nr. 6/2002 af 12. december 2001 indeholder i form af en overgangsbestemmelse en reparationsklausul, der har indflydelse på EU-design³. Dette forslag har til formål at skabe harmonisering af de nationale designbeskyttelsesordninger og overensstemmelse med EF-designordningen.

For at forbrugerne skal være klar over, hvor de forskellige konkurrerende reservedele kommer fra, og kunne vælge ud fra en viden om, hvorvidt reservedelene er fremstillet af køretøjsfabrikanten eller af en anden virksomhed, skal medlemsstaterne i henhold til stk. 2 i denne artikel sørge for, at forbrugerne oplyses behørigt om reservedelens oprindelse og kan foretage et kvalificeret valg mellem konkurrerende komponenter.

³ "Design, der udgør en del af et sammensat produkt, som i medfør af artikel 19, stk. 1, er fremstillet eller bruges med det formål at give mulighed for at reparere et sammensat produkt med henblik på at genskabe dets oprindelige udseende, er ikke omfattet af beskyttelse som EF-design (...)".

Artikel 2

Direktivet skal efter planen træde i kraft senest to år efter vedtagelsen. Det betyder, at designrettighedsindehavere fra denne dato ikke længere vil kunne påberåbe sig deres rettigheder til at forhindre uafhængig produktion eller distribution af reservedele til det sekundære marked. Dette vil være sidste skridt i liberaliseringen af det sekundære marked for reservedele. Kommissionen foreslår en forlænget gennemførelsesperiode af hensyn til situationen i medlemsstaterne.

Forslag til

EUROPA-PARLAMENTETS OG RÅDETS DIREKTIV

om ændring af direktiv 98/71/EF om retlig beskyttelse af mønstre

EUROPA-PARLAMENTET OG RÅDET FOR DEN EUROPÆISKE UNION HAR -

under henvisning til traktaten om oprettelse af Det Europæiske Fællesskab, særlig artikel 95,

under henvisning til forslag fra Kommissionen⁴,

under henvisning til udtalelse fra Det Europæiske Økonomiske og Sociale Udvalg⁵,

efter proceduren i traktatens artikel 251⁶, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Det eneste formål med mønsterbeskyttelse er at give enerettigheder til produktets udseende, men ikke et monopol på produktet som sådan; beskyttelse af mønstre, for hvilke der ikke findes noget praktisk alternativ, vil i realiteten føre til et monopol på produktet; en sådan beskyttelse vil stort set svare til misbrug af mønsterordningen; hvis tredjemand får adgang til at producere og distribuere reservedele, bibeholdes konkurrencen; hvis mønsterbeskyttelsen udstrækkes til reservedele, krænker sådanne tredjemænd disse rettigheder, konkurrencen fjernes, og indehaveren af mønsterrettigheden får i praksis et monopol på produktet.
- (2) Forskellene i medlemsstaternes lovgivning om brug af beskyttede mønstre til reparation af sammensatte produkter, således at de atter får deres oprindelige udseende, når det produkt, som mønsteret finder anvendelse på eller indgår i, udgør en komponent af et sammensat produkt, hvis udseende det beskyttede mønster er afhængigt af, indvirker direkte på etableringen af det indre marked og dets funktion hvad angår varer, hvori der indgår mønstre; sådanne forskelle kan skabe konkurrenceforvridning på det indre marked.
- (3) For at det indre marked kan fungere efter hensigten, er det derfor nødvendigt at foretage en indbyrdes tilnærmelse af medlemsstaternes mønsterbeskyttelseslovgivning hvad angår anvendelsen af beskyttede mønstre til reparation af sammensatte produkter, således at de atter får deres oprindelige udseende.
- (4) For at supplere bestemmelserne i Kommissionens forordning (EF) nr. 1400/2002 hvad angår producenternes mulighed for at anbringe deres varemærke eller logo synligt og

⁴ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁵ EUT C [...] af [...], s. [...].

⁶ EUT C [...] af [...], s. [...].

effektivt på komponenter og reservedele bør medlemsstaterne sikre, at forbrugerne oplyses behørigt om reservedelens oprindelse, f.eks. gennem oplysninger om varemærker eller loger anbragt på de pågældende komponenter.

(5) Direktiv 98/71/EF bør ændres i overensstemmelse hermed -

UDSTEDT FØLGENDE DIREKTIV:

Artikel 1

Artikel 14 i direktiv 98/71/EF affattes således:

"Artikel 14

1. Mønsterbeskyttelse kan ikke anvendes for et mønster, som udgør en komponent af et sammensat produkt, der anvendes som omhandlet i artikel 12, stk. 1, i dette direktiv med henblik på reparation af dette sammensatte produkt, så det atter får sit oprindelige udseende.
2. Medlemsstaterne sikrer, at forbrugerne oplyses behørigt om reservedelens oprindelse, så de kan træffe et kvalificeret valg mellem konkurrerende reservedele."

Artikel 2

1. Medlemsstaterne sætter de nødvendige love og administrative bestemmelser i kraft for at efterkomme dette direktiv senest to år efter dets vedtagelse. De tilsender straks Kommissionen disse bestemmelser med en sammenligningstabel, som viser sammenhængen mellem de pågældende bestemmelser og dette direktiv.

Bestemmelserne skal ved vedtagelsen indeholde en henvisning til dette direktiv eller skal ved offentliggørelsen ledsages af en sådan henvisning. De nærmere regler for henvisningen fastsættes af medlemsstaterne.

2. Medlemsstaterne tilsender Kommissionen de vigtigste nationale bestemmelser, som de udsteder på det område, der er omfattet af dette direktiv.

Artikel 3

Dette direktiv træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Artikel 4

Dette direktiv er rettet til medlemsstaterne.

Udfærdiget i Bruxelles, den [...].

På Europa-Parlamentets vegne
Formand
[...]

På Rådets vegne
Formand
[...]

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

- 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

- Proposal has no financial implications (involves technical aspects regarding implementation of a measure)

OR

- Proposal has financial impact – the effect on revenue is as follows:

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

⁷ For further information, see separate explanatory note.

(€million to one decimal place)

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

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

3. BUDGET CHARACTERISTICS

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

4. LEGAL BASIS

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

5. DESCRIPTION AND GROUNDS

5.1. Need for Community intervention ⁸

5.1.1. Objectives pursued

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

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

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

⁸ For further information, see separate explanatory note.

5.1.2. Measures taken in connection with ex ante evaluation

(This involves:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.3. Measures taken following ex post evaluation

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

5.2. Action envisaged and budget intervention arrangements

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

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

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

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

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

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

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

the concrete measures to be taken to implement the action ;

the immediate outputs of each action; and

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

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

5.3. Methods of implementation

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

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

6. FINANCIAL IMPACT

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

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

6.1.1. Financial intervention

Commitments (in €million to three decimal places)

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

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

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

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

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

Commitments (in €million to three decimal places)

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

If necessary explain the method of calculation

¹⁰ For further information, see separate explanatory note.

7. IMPACT ON STAFF AND ADMINISTRATIVE EXPENDITURE

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

7.1. Impact on human resources

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

7.2. Overall financial impact of human resources

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

The amounts are total expenditure for twelve months.

7.3. Other administrative expenditure deriving from the action

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

The amounts are total expenditure for twelve months.

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

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

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

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

8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

8.1. Follow-up arrangements

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

8.2. Arrangements and schedule for the planned evaluation

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

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

9. ANTI-FRAUD MEASURES

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

IMPACT ASSESSMENT FORM

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

TITLE OF PROPOSAL

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

DOCUMENT REFERENCE NUMBER

COM(2004) 582

THE PROPOSAL

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

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

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

THE IMPACT ON BUSINESS

2. Who will be affected by the proposal?

– which sectors of business?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- on employment

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

- on investment and the creation of new businesses

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

- on the competitiveness of businesses

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

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

- on the consumer

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

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

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

The proposal does not contain specific measures for SMEs.

CONSULTATION

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

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

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

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

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

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

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

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

The following interested parties were consulted:

- ACEA, the European Automobile Manufacturers Association (collective interview, contact: M. Greven); 2 meetings were organised with representatives of ACEA's members
- Michel Aribard, Jean-Paul Blin, French Ministry of Economy, Finance and Industry
- Gabriel de Bérard, President, FEDA, Fédération des Syndicats de la Distribution Automobile
- Ralf Bergner (Chief Executive), Lars Homqvist (Vice-President), Ad Ham (Chair of Aftermarket Working Group & Managing Director Automotive Europe of Bosal NV), Clepa, European Association of Automotive Suppliers
- CCFA, le Comité de Constructeurs Français d'Automobile (contact: N. Mignotte & H. Perreau); 1 meeting was organised with representatives of the French car manufacturers
- Miguel Angel Cuerno, ANCERA (Asociación Nacional de Comerciantes de Equipos, Recambios, Neumáticos y Accesorios para Automóviles) independent Spanish parts distributors
- Carlo Dellacasa, ANFIA (Italian National Association for Automotive Industry), Components group
- Isabelle Fourrier (Legal Counsel) / Menno Schönlink (Marketing Director, Aftermarket Activity), Valeo
- Renato 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