



KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ

V Bruselu dne 14.9.2004
KOM(2004) 582 v konečném znění

2004/0203 (COD)

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 98/71/ES o právní ochraně (průmyslových) vzorů

(předložená Komisí)

{SEK(2004) 1097}

DŮVODOVÁ ZPRÁVA

1. KONTEXT NÁVRHU

Tento návrh se týká ochrany (průmyslových) vzorů náhradních dílů, určených k obnově původního vzhledu složených výrobků jako například motorových vozidel. Jeho cílem je dotvoření vnitřního trhu procesem liberalizace, který byl zahájen a jíž bylo částečně dosaženo ve směrnici 98/71/ES, aby se zvýšila hospodářská soutěž a spotřebitelé měli větší výběr zdroje náhradních dílů používaných pro opravy. Současně zachovává celkovou pobídku pro investice do (průmyslových) vzorů, protože nemá vliv na ochranu (průmyslových) vzorů pro nové díly začleněné ve výrobní fázi složeného výrobku.

Současná situace charakterizovaná rozdílnými, protichůdnými režimy ochrany (průmyslových) vzorů pro náhradní díly, kdy 9 členských států provedlo liberalizaci a 16 členských států rozšiřuje ochranu (průmyslových) vzorů na náhradní díly, je z hlediska vnitřního trhu naprosto neuspokojivá. V automobilovém odvětví, které je nejvíce ovlivněno, existuje společný trh pro nová vozidla, ne však již společný trh pro jejich náhradní díly. V současné době nelze automobilové náhradní díly volně vyrábět a v rámci Společenství s nimi volně obchodovat. V důsledku této roztržičnosti a nejistoty ohledně vývoje režimu (průmyslových) vzorů Společenství si občané nejsou jisti, zda a ve kterém členském státě je nákup určitých náhradních dílů zákonem dovolen, a v částech Společenství jsou zbaveni práva výběru mezi konkurenčními náhradními díly. Ze stejného důvodu nemohou výrobci dílů, zvláště MSP (malé a střední podniky), využívat úspor z rozsahu, které nabízí společný trh a jsou odrazeni od vytváření investic a pracovních míst, které by jinak vytvořili.

Ekonomický dopad ochrany (průmyslových) vzorů na ceny náhradních dílů projednávaly zájmové skupiny z obou stran (pro a proti liberalizaci). Avšak cenová srovnání, která poskytla průmyslová sdružení a další zainteresované subjekty, jsou založena na povrchních dokladech nebo při nejlepším na jednoduchých průměrech týkajících se některých dílů a některých zemích. K získání lepších údajů provedla Komise hloubkovou a systematickou analýzu, aby posoudila, zda plošně existuje rozdíl v cenách původních náhradních dílů v členských státech s ochranou (průmyslových) vzorů a v členských státech bez této ochrany. Zjištění studie, která jsou popsána v rozšířeném posouzení dopadů, podporují závěr, že trhy jsou systematicky zdeformovány.

Analýza vzorku cen pro 11 náhradních dílů pro 20 modelů automobilů v 9 členských státech a v Norsku, přičemž 6 zemí zaručuje ochranu (průmyslových) vzorů pro tyto díly a 4 ji nezaručují, ukázala, že ceny pro 10 z těchto dílů jsou podstatně vyšší v členských státech s ochranou (průmyslových) vzorů než v členských státech bez této ochrany. Jediný díl, jehož cena není podstatně vyšší, je chladič – avšak tento díl netěží z ochrany (průmyslových) vzorů, neboť není součástí vnějšího povrchu automobilu. Pro ostatní díly, nárazníky, dveře, blatníky, světla, kapoty a kryty motoru, se ceny pohybovaly v rozmezí od 6,4 % až 10,3 % výše než v členských státech zaručujících ochranu (průmyslových) vzorů. Tyto výsledky ukazují, že výrobci vozidel jako majitelé práv uplatňují v těchto členských státech značnou tržní sílu v neprospěch spotřebitelů.

Stručně řečeno, současná situace se smíšeným režimem ochrany vytváří deformace obchodu na vnitřním trhu: zdroje a výroba nejsou alokovány na základě konkurence a výroba není určována tržními mechanismy. To vede k deformaci cen a k překážkám v obchodu. Lze očekávat, že v liberalizovaném vnitřním trhu by ceny klesly. Kromě toho by byly vytvořeny obchodní příležitosti a pracovní místa pro nezávislé MSP, které byly dosud schopny získat pouze skromný podíl na trhu, a to i v členských státech bez ochrany (průmyslových) vzorů.

Současný návrh je třeba zařadit do kontextu diskuse s dlouhou historií. 13. října 1998 byla přijata směrnice 98/71/ES o právní ochraně (průmyslových) vzorů¹. Jejím cílem je zajistit soulad mezi vnitrostátními právními předpisy týkajícími se ochrany (průmyslových) vzorů, které zcela přímo ovlivňují fungování vnitřního trhu tím, že zajišťují vysokou úroveň ochrany průmyslového vlastnictví a podporující investice do výroby. Podle uvedené směrnice může být vzhled výrobku chráněn proti používání třetími stranami, pokud má nový a původní vzor. Tehdy však nebylo možné harmonizovat režim (průmyslových) vzorů ve vztahu k následnému trhu s náhradními díly.

Ochrana (průmyslových) vzorů zaručuje výlučnost novému a původnímu (průmyslovému) vzoru pro vzhled jednotlivého výrobku (např. nádoba), složeného výrobku (např. automobil) nebo součásti (např. plech dveří).

Primární trh jednoduchých dílů se týká jejich začlenění v počáteční fázi zpracování a výroby složeného výrobku. Jakmile se složený výrobek prodá spotřebiteli a je používán, může být poškozen při nehodách, haváriích nebo na něm dojde k závadě a díly je třeba vyměnit nebo opravit. To vytváří sekundární trh nebo následný trh s náhradními díly. Stejný díl může vstoupit na trh jako původní díl (nový díl) na primárním trhu nebo jako náhradní díl na sekundárním trhu. Současný návrh má ovšem dopad pouze na sekundární (následný) trh.

Tímto návrhem nebudou ovlivněny všechny náhradní díly na trhu. Dotčené náhradní díly jsou definovány jako „součásti použité k opravě složeného výrobku tak, aby byl obnoven jeho původní vzhled”. Složený výrobek je výrobek složený z různých součástí nebo dílů, které lze v případě poškození vyměnit nebo opravit za použití náhradního dílu. Existují náhradní díly, pro které není nezbytné, aby k obnově původního vzhledu výrobku byla použita původní konstrukční vlastnost vzoru, např. z důvodu standardního tvaru nebo funkce. Existují i jiné náhradní díly, pro které je (průmyslový) vzor nutný k obnově původní funkce nebo vzhledu výrobku, jinými slovy, díl nebo součástka složeného výrobku může být nahrazena pouze náhradním dílem totožným s původním dílem. Tyto díly se často nazývají náhradní díly „must match” a pouze ty jsou předmětem tohoto návrhu.

V současné době směrnice nevyklučuje ochranu náhradních dílů právem k (průmyslovému) vzoru, jinými slovy, ochrana poskytovaná na (průmyslový) vzor nového dílu na primárním trhu může stejně dobře platit na náhradní díl na sekundárním trhu nebo na následném trhu. Avšak navzdory skutečnosti, že členské státy nebyly schopné se dohodnout na harmonizaci na následném trhu, článek 14 směrnice stanovil, že členské státy v tomto ohledu zachovávají v účinnosti své stávající právní předpisy a tyto předpisy mohou změnit pouze takovým způsobem, aby liberalizovaly trh s náhradními díly (řešení „freeze plus”). Kromě toho článek 18 směrnice stanoví, že Komise provede rozbor následků směrnice a předloží její změny k dotvoření trhu s náhradními díly. Protože směrnice nezměnila *status quo* pro režimy existujících náhradních dílů v členských státech, s výjimkou umožnění liberalizace, analýza následků samotné směrnice v této fázi by nepomohla při rozhodování o tom, jaké další změny jsou nutné. Místo toho se Komise ve své studii zaměřila na zkoumání specifického problému ochrany (průmyslových) vzorů na následném trhu.

¹ Úř. věst. 289, 28.10.98, s. 28.

Nyní, když všechny členské státy provedly směrnici 98/71/ES ve svých vnitrostátních právních předpisech, vypadá situace takto:

- Rakousko, Kypr, Česká republika, Dánsko, Estonsko, Finsko, Francie, Německo, Litva, Malta, Polsko, Portugalsko, Slovensko, Slovinsko a Švédsko mají fakticky stále ochranu (průmyslových) vzorů pro náhradní díly.
- V Belgii, Maďarsku, Irsku, Itálii, Lotyšsku, Lucembursku, Nizozemsku, Španělsku a Spojeném království se počítá s ustanovením o opravách, která by umožnila ochranu (průmyslových) vzorů nových výrobků, avšak ponechala možnost alternativních dílů na následném trhu při opravě nebo výměně.
- Řecko stanoví ustanovení o opravách společně s dobou ochrany 5 let a spravedlivé a rozumné odškodnění. Tento systém odškodnění zatím nebyl uveden do praxe.

Důležitý paralelní vývoj v uvedeném právním předpisu o jednotném (průmyslovém) vzoru Společenství, spravovaném Úřadem pro harmonizaci ve vnitřním trhu (Alicante), se dostal do další fáze směrem k liberalizaci sekundárního trhu prostřednictvím článku 110 odst. 1 nařízení Rady (ES) č. 6/2002 o (průmyslových) vzorech Společenství. Uvedené nařízení stanoví, že „(průmyslový) vzor, který tvoří součást složeného výrobku používaného ... pro účely opravy tohoto složitějšího výrobku s cílem obnovit jeho původní vzhled, nepoživá ochrany (průmyslového) vzoru Společenství“. Jinými slovy v režimu (průmyslových) vzorů Společenství neexistuje žádná dostupná ochrana (na rozdíl od vnitrostátních právních předpisů týkajících se ochrany (průmyslových) vzorů) pro náhradní díly „must-match“ na následném trhu. Uvedený text byl použit jako základ pro současný návrh zabývající se vnitrostátními režimy.

Od přijetí směrnice o právní ochraně (průmyslových) vzorů, přijala Komise nové nařízení (ES) č. 1400/2002 o použití čl. 81 odst. 3 Smlouvy na kategorie vertikálních dohod a jednání ve vzájemné shodě v odvětví motorových vozidel². Tento nový regulační režim vyřešil některé praktické problémy týkající se distribuce náhradních dílů, zejména cíle zajištění účinné hospodářské soutěže na trzích servisu oprav a údržby, a to mimo jiné tím, že uživatelům umožnil výběr mezi konkurenčními náhradními díly. Nezabývá se však přímo zásadní otázkou ochrany nebo chybějící ochrany náhradních dílů právem průmyslového vlastnictví. Proto nařízení č. 1400/2002 nevylučuje potřebu většího sblížení a liberalizace vnitrostátních právních předpisů vzhledem k náhradním dílům. Naopak, liberalizace na sekundárním trhu je nezbytná pro plné využití výhod tohoto nařízení.

2. VÝSLEDKY KONZULTACÍ SE ZÚČASTNĚNÝMI STRANAMI A POSOUZENÍ DOPADŮ

2.1. Popis trhu

Diskuse o ochraně (průmyslových) vzorů na následném trhu pro složené výrobky je dlouhodobá (trvá přibližně 15 let) a byla vyvolána právě automobilovým odvětvím, které představuje zvláštní případ. Hlavní důvody pro to jsou následující: (průmyslový) vzor hraje důležitou roli u zákazníka při počátečním výběru vozidla; vozidla se stávají předmětem poškození při nehodě; jsou to rovněž velmi drahé předměty s dlouhou životností, takže jejich

² Úř. věst. 203, 1.8.2002, s. 30.

majitelé je spíše opravují výměnou dílu, než aby si kupovali nové auto. Jiná tržní odvětví jsou mnohem rozšířenější, objemy jsou příliš malé a modely a (průmyslové) vzory se mění příliš rychle na to, aby měli nezávislí výrobci ekonomický stimul ke vstupu na trh.

Je důležité mít na paměti, že diskuse o náhradních dílech se týká pouze malého podílu na celkovém trhu automobilů a jejich součástí. Nové díly nejsou ovlivněny a mnohé náhradní díly buď nesplňují kritéria pro ochranu (průmyslových) vzorů nebo se nepoužívají jako výměnné díly k obnově celkového vzhledu původního vozidla. Odhady poskytnuté různými zúčastněnými stranami se značně liší. Jak bylo vysvětleno v rozšířeném posouzení dopadů, celkový trh s výměnnými díly do automobilů má v evropské patnáctce hodnotu 42 až 45 miliard EUR. Podle organizace ECAR, která dává přednost liberalizaci, by velikost trhu dotčeného tímto návrhem případně mohla činit přibližně 25 % nebo-li 9-11 miliard EUR. Výrobci vozidel však odhadují, že dotčený trh činí pouze 5 % z celého trhu.

Hlavní druhy dotčených dílů jsou náhradní plechové panely karoserie, zasklení automobilu a osvětlení. Tyto díly mohou dodávat výrobci automobilů (VA), dodavatelé původní vybavení (DPV) a nezávislí dodavatelé (ND). Tato rozlišení nejsou přísná, neboť dodavatelé původního vybavení občas smluvně dodávají VA a zvláště působí jako nezávislí dodavatelé – dokonce i v případě stejného dílu. To se týká zvláště zasklení automobilu a osvětlení.

Nezávislí dodavatelé na tento trh vstupují obtížně. Definiční charakteristikou všech výrobků na tomto trhu je (průmyslový) vzor „must-match“, který znamená, že nahrazující díly musejí být totožné s originály. Vzhledem k tomu, že moderní vozidla jsou výrobky přesného strojírenství, je tolerance chyb velmi malá. Nezávislí dodavatelé se musejí na základě původních vzorků zpětným postupem dobrat konstrukce dílů. Naopak dodavatelé původního vybavení využívají (licí) formy používané k výrobě pro primární trh. Schopnost nezávislých dodavatelů dodávat na následný trh vysoce kvalitní nepůvodní díly je také omezena pravidelnými malými úpravami tvaru a designu karoserie podle toho, jak výrobci automobilů „omlazují“ své modely. Menší přesnost lícování nepůvodních panelů karoserie by mohla být důvodem, proč si díly DPV nadále udržují značný podíl na trhu, dokonce i v zemích, kde liberalizace ochrany (průmyslových) vzorů umožňuje hospodářskou soutěž. V případě, kdy s ohledem na charakteristiku výrobku, sofistikovanost výrobců a druh dodávek představovala otázka přesného lícování menší problém (např. zasklení, světla), byl podíl ND na trhu daleko vyšší. To dokládá skutečnost, že právo k (průmyslovému) vzoru je pouze jedním z faktorů schopnosti výrobců automobilů kontrolovat následný trh s náhradními díly, ačkoliv se jeho řešení v důsledku této skutečnosti nestává méně důležitým.

Návrhem budou nejvíce ovlivněna následující pododvětví automobilového trhu :

- Výroba *panelů karoserie* byla tradičně klíčovou činností výrobců vozidel. Kovové panely karoserie stále vyrábí převážně výrobci vozidel sami. Tento stav se začíná měnit a stále větší objem výroby panelů se stává předmětem outsourcingu, avšak vše nasvědčuje tomu, že výrobci automobilů si stále udržují silné postavení na následném trhu. Plastové panely karoserie jako např. nárazníky jsou často dodávány specializovanými společnostmi na základě výrobních smluv na bázi výlučnosti zahrnující také náhradní díly. Celkový obrat nezávislých výrobců panelů karoserie v rámci EU lze odhadnout na 375 milionů EUR (5 % celkového trhu panelů karoserie ze 7,5 miliard EUR v evropské patnáctce).
- Pokud jde o trh *zasklení automobilů*, odhadují výrobci skel průměrnou míru výměny čelního skla u automobilu na 5 %, což odpovídá ročnímu trhu kolem 10 milionů vyměněných skel každý rok. Následný trh pro výrobky zasklení v evropské patnáctce se

odhaduje na 1 miliardu EUR. Liberalizace v odvětví zasklení automobilů *de facto* existuje, neboť výrobci automobilů nakupují po částech od výrobců. Charakter dodávek a montáže dílů se velmi liší jak od panelů karoserie, tak od osvětlení. Evropskému trhu zasklení automobilů dominují tři výrobci: Pilkington, Saint Gobain a Glaverbel. Každý z nich je navíc vedle vysokého podílu na trhu EU ještě významně zastoupen na globálním trhu. Odhaduje se, že společně zaujímají 75% podíl následného trhu EU.

- Co se týká *osvětlení*, následný trh vestavěného osvětlení se odhaduje na více než 1,22 miliard EUR ročně. Čísla dokládají, že přibližně polovinu tvoří díly DPV. Naprostou většinu evropské výroby osvětlení v Evropě dnes zajišťuje několik málo firem: Valeo, Hella a Automotive Lighting. V minulosti tyto firmy dodávaly tatáž světla na následný trh za velmi malé konkurence z oblastí mimo EU. Strojní forma používaná pro výrobu osvětlení původního vybavení by se využívala k výrobě světel, která by se nezávislými distribučními kanály prodávala na následném trhu, a to bez loga výrobce automobilů.

Nakonec je užitečné poznamenat, že podle druhu trhu tvoří naprostou většinu (podle některých odhadů 80 %) oprav za použití náhradních dílů tzv. „náhradní díly po nehodě“ montované v rámci zakázek placených pojistiteli. Pracovníci opraven jsou zaplacení za provedenou práci na základě sjednaného ceníku výměnných dílů a standardních mzdových nákladů.

Moc pojistitelů, na jejímž základě určuje, jaký druh dílu se použije k výměně poškozeného kusu (tj. díl původního vybavení nebo od ND) a cena, kterou je pojistitelé ochotni zaplatit za výměnu, dává této společnosti u těchto prací významnou tržní sílu.

2.2. Konzultace, studie a zhodnocení dopadu

Po přijetí uvedené směrnice byl učiněn pokus vytvořit rovné podmínky na následném trhu pomocí *dobrovolné dohody* mezi dotčenými stranami. Za tímto účelem se Komise v prohlášení týkajícím se následného trhu náhradních dílů, zveřejněném se směrnicí, zavázala zahájit a koordinovat konzultační iniciativu na ochranu (průmyslových) vzorů pro jednotlivé součásti složených výrobků v odvětví motorových vozidel a informovat Evropský parlament a Radu o postupu této iniciativy. Od října do listopadu 2000 se konala řada dvoustranných setkání se zúčastněnými stranami. Závěrem konzultací bylo zjištění, že stanoviska stran jsou i nadále zcela protichůdná a příliš vzdálená k dosažení dobrovolné dohody.

Vzhledem k nemožnosti dobrovolné dohody a kromě konzultací mnoha jiných zdrojů zadala Komise provedení studie o možných variantách harmonizace následného trhu náhradních dílů. Studie se zaměřila na automobilové odvětví a odrážela důležitost ekonomického dopadu na toto odvětví.

Cílem studie bylo zjistit, jak by se čtyři alternativní režimy na ochranu (průmyslových) vzorů na pozadí základní linie odpovídající současné situaci promítly do budoucího dopadu na hospodářskou soutěž, výrobní odvětví Společenství a spotřebitele, a to:

- současná situace nebo-li „*status quo*“;
- „liberalizace“, tj. žádná ochrana (průmyslových) vzorů náhradních dílů. Tato volba předpokládá přepracování směrnice 98/71/ES s ohledem na díly „*must-match*“, která by odstranila ochranu (průmyslových) vzorů pro díly „*must-match*“ v celé Evropské unii;

- systém usilující o krátkodobou ochranu (průmyslových) vzorů. Podle této alternativy by byla ochrana (průmyslových) vzorů náhradních dílů účinná pouze po omezenou dobu. Po této době by se již na náhradní díly ochrana (průmyslových) vzorů nevztahovala a mohl by je vyrábět jakýkoliv výrobce;
- Systém odškodnění za používání chráněných (průmyslových) vzorů zahrnující vhodnou výši odškodnění. V rámci této možnosti by mohli nezávislí výrobci vyrábět náhradní díly výměnou za přijatelné odškodnění, které by se platilo držiteli práva k (průmyslovému) vzoru;
- kombinace obou výše uvedených systémů, to znamená, *krátkodobá* plná ochrana (průmyslových) vzorů a systém *odškodnění* pro následující období.

Pro každou možnost je posouzení Komise objasněno ve vlastním rozšířeném posouzení dopadů, které bylo založeno na uvedené studii a rovněž na dalších příspěvcích od výrobců automobilů, nezávislých dodavatelů a pojistitelů.

Na základě posouzení došla Komise k závěru, že možnost vyloučení ochrany (průmyslových) vzorů na následném trhu náhradních dílů je jedinou účinnou cestou k realizaci vnitřního trhu. Liberalizace slibuje v mnoha ohledech výhody, přičemž s ní nejsou spojeny žádné vážné nedostatky. Zlepšila by fungování vnitřního trhu, na následném trhu by umožnila větší hospodářskou soutěž, vedla ke snížení cen pro spotřebitele a vytvořila by příležitosti a pracovní místa pro MSP. Jak ukazuje rozšířené posouzení dopadů, další možnosti představují malou nebo žádnou změnu současné neuspokojivé situace. Vzhledem k omezené životnosti automobilů by systém zaručující právní ochranu původních výrobců na omezenou dobu odstranil ekonomický stimul pro nezávislé dodavatele, aby vstupovali na trh. Systém odškodnění je administrativně obtížný a nabízí malou právní jistotu.

2.3. Očekávané výhody návrhu

Příznivé vlivy tohoto návrhu lze shrnout takto:

- Pro spotřebitele

Spotřebitelé budou mít přímý prospěch ze zvýšení hospodářské soutěže a dotvoření vnitřního trhu. Odvětví nezávislých distributorů bude v situaci, kdy bude moci nabízet větší škálu dílů, včetně dílů od dodavatelů původního vybavení a rovněž obvykle levnějších dílů od nezávislých výrobců. To povede k větší rozmanitosti značek dílů, díky níž mají servisní pracovníci a pojistitelé, a tedy i konečný spotřebitel, větší výběr a zaplatí nižší cenu za díly „must-match“. Údaje Komise ukazují, že spotřebitelé platí za náhradní díly, na které se vztahuje tento návrh, v členských státech, které umožňují ochranu (průmyslových) vzorů, navíc 6 až 10 %. V současné době v některých členských státech platí spotřebitel za stejný (průmyslový) vzor dvakrát: poprvé, když si koupí nové auto, a podruhé, když auto potřebuje opravy. Tuto situaci by vyřešila harmonizovaná ustanovení o opravách.

- Konkurenceschopnost podnikání a hospodářská soutěž

Bez existence ustanovení o opravách budou mít spotřebitelé možnost výběru servisního pracovníka pro díly integrované do karoserie, nikoliv však dílů samotných. Záměrem tohoto návrhu je tuto nerovnou situaci napravit a zvýšit hospodářskou soutěž u všech částí hodnotového řetězce a pro všechny subjekty, které se do něj zapojují. Zatímco výrobci

automobilů ztratí část svého podílu na trhu a rovněž své monopolní zisky, otevřou se obchodní příležitosti pro nezávislé výrobce náhradních dílů, většinou MSP, a vytvoří se evropský trh dostatečného rozsahu dovolující vznik nových účastníků trhu.

Konkurenceschopnost výrobců automobilů v EU vůči výrobcům v třetích zemích nebude nepříznivě ovlivněna. V USA není ochrana (průmyslových) vzorů rozšířena na náhradní díly. Je pravda, že v Japonsku platí ochrana (průmyslových) vzorů i na náhradní díly na dobu nejvýše 15 let. Ovšem tento návrh také významně zvětší trh také pro dodavatele v EU tím, že jim umožní vyrábět díly pro japonské výrobce automobilů a ostatní cizí výrobce automobilů v EU. 15 % všech vozidel na silnicích Evropské unie je vyráběno ve třetích zemích. Tento významný podíl na trhu by se otevřel výrobcům v EU, a to je důvod, proč jsou američtí a japonští výrobci automobilů proti liberalizaci v celé EU.

Kromě toho, pokud jde o náhrady za investice pro držitele práv k (průmyslovému) vzoru, skutečné náklady na vývoj nového (průmyslového) vzoru a ochrana pobídek *ex ante* k inovaci činí pouze 50 až 60 EUR na jeden automobil. Tato částka může být přiměřeně zohledněna udělením výlučných práv, která se vztahují pouze na využití (průmyslového) vzoru k výrobě a prodej složeného výrobku na primárním trhu. Výrobci vozidel budou nepochybně i nadále schopni používat (průmyslový) vzor jako marketingový nástroj pro své základní podnikání bez ohledu na to, zda na následném trhu existuje ochrana či nikoliv.

Celkově by měla liberalizace kladný dopad na hospodářskou soutěž v následném trhu EU. V dlouhodobém měřítku by podporovala dynamičtější trh. Ze zlepšeného konkurenčního prostředí by v tomto odvětví profitovaly zvláště MSP. Je vhodné poukázat na to, že dokonce i na liberalizovaných trzích, jako např. ve Spojeném království, si výrobci až doposud udrželi až 95 % klíčového trhu panelů karoserie. Lze proto učinit závěr, že pro MSP je neskutečně obtížné prorazit na následném trhu ovládaném výrobcí, a proto je o to důležitější a naléhavější dotvořit vnitřní trh v této oblasti.

- Zaměstnanost

Posuny v podílech na trhu výrobců náhradních dílů se nutně odrazí v posunu v zaměstnanosti. V porovnání s potenciálně malým negativním dopadem na zaměstnanost u výrobců automobilů v EU jsou MSP schopny zvýšit svůj podíl na trhu a vytvořit pracovní příležitosti. Následné příznivé účinky na zaměstnanost ve výrobním odvětví náhradních dílů v EU lze již v rozumné míře očekávat:

- Za prvé, růstem trhu náhradních dílů se v EU vytvoří nové pracovní příležitosti. V liberalizovaném režimu budou moci výrobci dílů v EU vyrábět v Evropské unii díly pro dodávky na důležité vývozní trhy (USA, Jižní Amerika, východní Evropa). Ochrana (průmyslových) vzorů na následném trhu v současné době tuto příležitost nedává.
- Za druhé, přibližně 15 % vozidel na silnicích Společenství představuje automobily dovezené ze zahraničí. Tyto dovozy zahrnují mimo jiné japonské, korejské a americké značky, avšak také vozidla, která vyrábí výrobci automobilů z EU v USA a v dalších zemích. Díly pro tyto automobily jsou vyráběny téměř výhradně v Japonsku, Koreji, na Tchaj-wanu a v USA. Všichni uvažovaní výrobci automobilů mají v EU zapsané (průmyslové) vzory automobilových součástí, a mají tak naprostou kontrolu nad tímto segmentem následného trhu.

- Za třetí, pravděpodobně vznikne kladný dopad na čistou zaměstnanost v oblasti distribuce v důsledku zvýšení prodejů náhradních dílů. Zatímco některé pracovní příležitosti v síti schválených prodejců mohou být ztraceny, na volném trhu vzniknou nové.
- Za čtvrté a závěrem je třeba poznamenat, že automobilový průmysl jako takový dováží mnoho dílů z třetích zemí: Volkswagen dováží blatníky z Jižní Afriky; Renault dováží kapoty z Tchaj-wanu a Audi dováží zadní světlíky z Brazílie. Pokud by MSP z EU mohly získat větší podíl na trhu, mohly by se tato pracovní místa do EU vrátit. Celkově by liberalizace neměla mít negativní dopad na zaměstnanost v EU.

- Bezpečnost a zdraví

Otázka bezpečnosti, kvality a integrity konstrukce náhradních dílů byla pravidelně předmětem diskusí. Tyto záležitosti jsou pro zákazníky velmi důležité. Ovšem záměrem ochrany (průmyslových) vzorů je ocenit intelektuální úsilí tvůrce (průmyslového) vzoru a ochránit vzhled výrobku, ne však jeho technické funkce nebo kvalitu (přičemž technické funkce by mohly být předmětem patentové ochrany a kvalita ochrany v rámci ochranné známky). Pokud (průmyslový) vzor nárazníku není chráněn, protože nesplňuje požadavek novosti, nemusí to nutně znamenat, že je méně bezpečný než jiný nárazník, který je předmětem ochrany.

Bezpečnost a kvalita výrobků, včetně náhradních dílů, je zajištěna jinými právními předpisy ES a vnitrostátními právními předpisy, v nichž jsou potřebné normy stanoveny z hlediska bezpečnosti výrobku a přístupu k technickým informacím. Konkrétně v automobilovém odvětví existuje více než 90 směrnic, které upravují konstrukci a fungování motorových vozidel. „Rámcová směrnice“ stanoví obecná pravidla schvalování typu motorových vozidel. Informace, které musí výrobci v rámci postupu schvalování typu poskytnout, jsou velmi podrobné. Všechny tyto informace jsou požadovány bez ohledu na to, zda se na výrobek vztahuje právo k (průmyslovému) vzoru nebo ne (podrobnosti viz rozšířené posouzení dopadů). Práva k (průmyslovým) vzorům, která chrání vzhled a estetické vlastnosti výrobku, mají nulový dopad s ohledem na bezpečnost nebo ochranu chodců a nemohou poskytovat bezpečnostní záruky, které jsou dostupné jinými specifickými mechanismy. Spotřebitelé by těžili přímo a/nebo nepřímo ze zvýšené hospodářské soutěže a dotvoření vnitřního trhu vyplývajícího z liberalizace.

2.4. Závěr

Hlavním účelem ochrany (průmyslových) vzorů je udělení výlučných práv na vzhled výrobku, nikoliv však monopolu na výrobek jako takový. Ochrana (průmyslových) vzorů na následném trhu náhradních dílů, pro které neexistuje žádná praktická alternativa, by však vedla k monopolu na výrobek. Ochrana (průmyslových) vzorů by měla umožnit získání přiměřeného zisku z vložené investice a podporu inovace prostřednictvím hospodářské soutěže, které je dosaženo při výrobě nových výrobků. Pokud je třetím stranám dovoleno vyrábět a distribuovat náhradní díly, je hospodářská soutěž zachována. Pokud je ochrana (průmyslových) vzorů rozšířena na náhradní díly, tyto třetí strany by tato práva porušovaly, hospodářská soutěž by byla vyloučena a držitel práva k (průmyslovému) vzoru by *de facto* obdržel na výrobek monopol.

Možnost liberalizace slibuje v mnoha ohledech jasné výhody. Zlepšila by fungování vnitřního trhu a umožnila by větší hospodářskou soutěž na následném trhu a přístup MSP na tento trh a jejich účast na něm. Spotřebitel by těžil z většího výběru a nižších cen. Kromě

zvýšení právní jistoty by to vedlo k zjednodušení každodenního života administrativy, soudů, společností, zvláště MSP, a spotřebitelů.

3. VYSVĚTLIVKY K USTANOVENÍM

Článek 1

V době, kdy byla přijata směrnice 98/71/ES o právní ochraně (průmyslových) vzorů, nebylo možné harmonizovat režim (průmyslových) vzorů ve vztahu k následnému trhu náhradních dílů. Chyběla zde dohoda o roli ochrany (průmyslových) vzorů vzhledem k náhradním dílům „must match” pro složené výrobky. Proto v současné době článek 14 Směrnice stanoví, že členské státy v tomto ohledu zachovají v účinnosti své stávající právní předpisy a tyto předpisy mohou změnit pouze způsobem vedoucím k liberalizaci trhu s náhradními díly.

Záměrem tohoto článku je zharmonizovat a dotvořit vnitřní trh v oblasti pomocí plné liberalizace trhu náhradních dílů.

Ustanovení o opravách neomezuje právo držitelů (průmyslových) vzorů a brání existenci monopolu na trhu náhradních dílů. Právo k (průmyslovému) vzoru na vzhled primárního výrobku nebude rozšířeno na výrobek na sekundárním trhu.

Nařízení Rady (ES) č. 6/2002 ze dne 12. prosince 2001 již obsahuje v čl. 110 odst. 1 prozatímní a přechodné ustanovení o opravách s účinkem na (průmyslové) vzory Společenství³. Záměrem tohoto návrhu je dosáhnout harmonizace vnitrostátních systémů ochrany (průmyslových) vzorů a souladu s (průmyslovým) vzorem Společenství.

Aby byli spotřebitelé informováni o rozdílných původech konkurenčních náhradních dílů a mohli uplatnit svou možnost výběru s plnou znalostí toho, zda náhradní díl pochází od původního výrobce vozidla nebo z jiného zdroje, odstavec 2 tohoto článku stanoví pro členské státy povinnost zajistit, aby byli spotřebitelé řádně informováni o původu náhradních dílů a mohli si mezi konkurenčními díly vybrat se znalostí věci.

Článek 2

Se vstupem tohoto článku v platnost se počítá nejpozději dva roky po přijetí této směrnice. To znamená, že od tohoto data, nemůže žádný držitel práva k (průmyslovému) vzoru uplatňovat své právo s cílem bránit nezávislé výrobě nebo distribuci náhradních dílů pro následný trh. Toto by mělo představovat konečný krok k uskutečnění liberalizace následného trhu náhradních dílů. S ohledem na stávající situaci v členských státech navrhuje Komise prodloužení prováděcího období.

³ „....(průmyslový) vzor, který tvoří součást složeného výrobku používaného ve smyslu čl. 19 odst. 1 pro účely opravy tohoto složitějšího výrobku s cílem obnovit jeho původní vzhled, nepožívá ochrany (průmyslového) vzoru Společenství”.

Návrh

SMĚRNICE EVROPSKÉHO PARLAMENTU A RADY,

kterou se mění směrnice 98/71/ES o právní ochraně (průmyslových) vzorů

EVROPSKÝ PARLAMENT A RADA EVROPSKÉ UNIE,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na článek 95 této smlouvy,

s ohledem na návrh Komise⁴,

s ohledem na stanovisko Evropského hospodářského a sociálního výboru⁵,

v souladu s postupem stanoveným v článku 251 Smlouvy⁶,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Jediným účelem ochrany (průmyslových) vzorů je udělení výlučných práv na vzhled výrobku, nikoliv však monopolu na výrobek jako takový. Ochrana (průmyslových) vzorů, pro které neexistuje praktická alternativa, by ve skutečnosti vedla k monopolu na výrobek. Taková ochrana by se blížila zneužití režimu (průmyslových) vzorů. Pokud je třetím stranám dovoleno vyrábět a distribuovat náhradní díly, je hospodářská soutěž zachována. Pokud je ochrana (průmyslových) vzorů rozšířena na náhradní díly, tyto třetí strany tato práva porušují, hospodářská soutěž je vyloučena a držitel práva k (průmyslovému) vzoru *de facto* obdrží na výrobek monopol.
- (2) Rozdíly v právních předpisech členských států týkajících se používání chráněných (průmyslových) vzorů za účelem umožnění opravy složeného výrobku tak, aby byl obnoven jeho původní vzhled, pokud výrobek, který zahrnuje (průmyslový) vzor nebo pro který je (průmyslový) vzor použit, tvoří součást složeného výrobku, na jehož vzhledu je chráněný (průmyslový) vzor závislý, přímo ovlivňují zřízení a fungování vnitřního trhu, pokud jde o zboží u něhož je použito (průmyslových) vzorů. Tyto rozdíly mohou vést k narušení hospodářské soutěže na vnitřním trhu.
- (3) V zájmu hladkého fungování vnitřního trhu je tedy třeba sblížit právní předpisy členských států týkající se ochrany (průmyslových) vzorů, pokud jde o použití chráněných (průmyslových) vzorů za účelem opravy složeného výrobku tak, aby byl obnoven jeho původní vzhled.

⁴ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁵ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

⁶ Úř. věst. C [...], [...], s. [...].

- (4) V zájmu doplnění ustanovení nařízení Komise č. 1400/2002, pokud jde o možnost výrobce umisťovat čitelně a účinně svou obchodní značku nebo logo na součásti nebo náhradní díly, členské státy zajistí, aby byli zákazníci řádně informováni o původu náhradních dílů, například pomocí informací o obchodních značkách nebo logách umístěných na dotčených dílech.
- (5) Směrnice 98/71/ES by měla být odpovídajícím způsobem změněna,

PŘIJALY TUTO SMĚRNICI :

Článek 1

Článek 14 směrnice 98/71/ES se nahrazuje tímto:

„Článek 14

1. (Průmyslový) vzor, který tvoří součást složeného výrobku používaného ve smyslu čl. 12 odst. 1 této směrnice pro účely opravy tohoto složitějšího výrobku s cílem obnovit jeho původní vzhled, nepožívá ochrany (průmyslového) vzoru.
2. Členské státy zajistí, aby spotřebitelé byli řádně informováni o původu náhradních dílů, aby si mohli mezi konkurenčními náhradními díly vybrat se znalostí věci.

Článek 2

1. Členské státy uvedou v účinnost právní a správní předpisy nezbytné pro dosažení souladu s touto směrnicí nejpozději do 2 roků po jejím přijetí. Neprodleně sdělí Komisi znění těchto předpisů a srovnávací tabulku mezi ustanoveními těchto předpisů a této směrnicí.

Tyto předpisy přijaté členskými státy musejí obsahovat odkaz na tuto směrnicí nebo musí být takový odkaz učiněn při jejich úředním vyhlášení. Způsob odkazu si stanoví členské státy.

2. Členské státy sdělí Komisi znění hlavních ustanovení vnitrostátních právních předpisů, které přijmou v oblasti působnosti této směrnice.

Článek 3

Tato směrnice vstupuje v platnost dvacátým dnem po zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Článek 4

Tato směrnice je určena členským státům.

V Bruselu dne [...].

*Za Evropský parlament
předseda / předsedkyně
[...]*

*Za Radu
předseda / předsedkyně
[...]*

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