



EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON

Brüssel 14.9.2004
KOM(2004) 582 lõplik

2004/0203 (COD)

Ettepanek:

EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
millega muudetakse direktiivi 98/71/EÜ disainilahenduste õiguskaitse kohta

(komisjoni esitatud)

{SEC(2004) 1097}

SELETUSKIRI

1. ETTEPANEKU KONTEKST

Käesolev ettepanek puudutab selliste varuosade disainilahenduste kaitset, mille abil taastatakse mitmeosaliste toodete, nt mootorsõidukite, välimus. Ettepaneku eesmärgiks on täiustada siseturgu liberaliseerimisprotsessi abil, mis algatati ja osaliselt saavutati direktiiviga 98/71/EÜ, et suurendada konkurentsi ja anda tarbijatele remontimiseks kasutatavate varuosade puhul suurem valikuvõimalus. Ühtlasi säilitab see üldise stiimuli disainilahendustesse investeerida, kuna ta ei kahjusta kompleksse toote valmistamisetapi ajal monteeritud uute osade disainilahenduse kaitset.

Praegune olukord, mil rakendatakse erinevaid ja vastuolulisi varuosade disainilahenduste kaitse režiime ning mil 9 liikmesriiki on liberaliseerinud ja 16 liikmesriiki laiendavad varuosade disainilahenduste kaitset, on siseturu seisukohast täiesti ebarahuldav. Mootorsõidukisektoris, mis on kõige enam mõjutatav sektor, on ühtne uute autode turg, kuid puudub nende varuosade ühtne turg. Mootorsõidukite varuosi ei saa praegu ühenduse territooriumil vabalt toota ega nendega kaubelda. Sellise killustatuse ja ebaselguse tõttu ühenduse disainilahenduste režiimi arengu osas ei ole kodanikel kindlust, kas ja millistes liikmesriikides on teatud varuosa ostmine seaduslik, ning neilt on ühenduse osades võetud võimalus konkureerivate varuosade vahel valida. Samal põhjusel ei saa osade tootjad, eriti väikese ja keskmise suurusega ettevõtted, kasutada ühtse turu pakutavat mastaabisäästu, samuti ei ole neil stiimulit investeringuteks ja töökohtade loomiseks, mida nad muudel juhtudel võiksid teha.

Mõlema poole (liberaliseerimise pooldajate ja vastaste) huvigrupid on arutanud disainilahenduste kaitse majanduslikku mõju varuosade hindadele. Tööstusühenduste ja teiste sidusrühmade tehtud hinnavõrdlused põhinevad üksikutel faktidel või parimal juhul mõnede osade ja riikide keskmistel näitajatel. Paremate andmete saamiseks viis komisjon läbi süstemaatilise süvaanalüüsi, et hinnata, kas disainilahendusi kaitsvate ja mittekaitsvate liikmesriikide originaalvaruosade hindades on süstemaatilisi erinevusi. Uuringu tulemused, mida on kirjeldatud laiendatud mõjuhinnangus, toetavad järeldust, et turge kahjustatakse süstemaatiliselt.

20 automodeli 11 varuosa hinnanaidete analüüs 9 liikmesriigis ja Norras, kusjuures kuues riigis kehtis nende osade suhtes disainilahenduste kaitse ning neljas mitte, näitas, et 10 varuosa hinnad on disainilahendusi kaitsvates liikmesriikides märkimisväärselt kõrgemad kui disainilahendusi mittekaitsvates liikmesriikides. Ainus osa, mille hind ei ole märkimisväärselt kõrgem, on radiaator – kuid selle osa suhtes ei rakendata disainilahenduste kaitset, kuna radiaator ei ole auto välisosa. Muude osade, nagu kaitseraudade, uste, poritiibade, laternate, pagasi- ja kapotikaante hinnad olid disainilahendusi kaitsvates liikmesriikides 6,4–10,3% kõrgemad. Need tulemused näitavad, et sõidukitootjatel kui disainilahenduste õiguse valdajatel on neis liikmesriikides märkimisväärne turuvõim tarbijate kahjuks.

Kokkuvõttes kahjustab praegune olukord, kus on kasutusel erinevad kaitseriežiimid, siseturgu: ressursid ja tootmine ei põhine konkurentsil ning tootmist ei reguleeri turumehhanismid. See viib hinnamoonutuste ja kaubandustakistusteni. Võib eeldada, et liberaliseeritud siseturul hinnad alaneksid. Lisaks tekiksid ärivõimalused ning töökohad ka disainilahendusi mittekaitsvate liikmesriikide sõltumatutes väikestes ja keskmise suurusega ettevõtetes, kes on seni saavutanud ainult tagasihoidliku turuosa.

Praegust ettepanekut tuleks vaadelda pikaajaliste läbirääkimiste kontekstis. Direktiiv 98/71/EÜ disainilahenduste õiguskaitse kohta¹ võeti vastu 13. oktoobril 1998. Selle eesmärgiks on tagada ühtsus disainilahenduse seaduse siseriiklike normide vahel, mis mõjutavad kõige otsesemalt siseturu toimimist, tagades tööstusomandi kõrgetasemelise kaitse ning soodustades investeringuid tootmisse. Direktiivi kohaselt võib toote välimust kaitsta kolmandate isikute kasutamise eest, kui tegemist on uudse ja originaalse disainilahendusega. Tol ajal ei olnud veel võimalik ühtlustada disainilahenduste režiimi varuosade järelturu suhtes.

Disainilahenduste kaitse annab ainuõiguse uudsele ja originaalse disainilahendusega üksiktoote (nt vaasi), mitmeosalise toote (nt auto) või koostisosa (nt ukseleht) välimusele.

Koostisosade esmasturg sisaldab nende ühendamist mitmeosalisse tootesse selle algsel valmistamis- ja tootmisetapil. Kui mitmeosaline toode on tarbijale müüdud ja seda on kasutatud, võib see saada viga õnnetuses, minna katki või saada kahjustada ning võib tekkida vajadus see välja vahetada või seda parandada. See moodustab varuosade teisese turu ehk järelturu. Sama osa võib sattuda turule kas esialgse komponendina (uue osana) esmasele turule või varuosana järelturule. Käesolev ettepanek mõjutab ainult teisest turgu (järelturgu).

See ettepanek ei puuduta kõiki turul olevaid varuosi. Kõnealused varuosad on “koostisosad, mida kasutatakse mitmeosalise toote remontimiseks, et taastada selle algne välimus”. Mitmeosaline toode koosneb erinevatest komponentidest või osadest, mida saab nende kahjustumise korral varuosaga asendada või parandada. On olemas varuosi, mille puhul ei ole toote algse välimuse taastamiseks originaalse disainilahenduse kasutamine kohustuslik, näiteks kui varuosad on standardne kuju või funktsioon. Teiste varuosade puhul on disainilahendus toote esialgse funktsiooni või välimuse taastamisel oluline, ehk teisisõnu, mitmeosalise toote osa või komponenti saab asendada ainult originaalosaga identse varuosaga. Neid varuosi nimetatakse sageli täpselt vastavateks (*must match*) varuosadeks ning üksnes need on käesoleva ettepaneku objektiks.

Praegu ei välista direktiiv varuosade kaitset disainilahenduste õigusega, teisisõnu, esmase turu uudse osa disainilahendusele antud kaitse võib samamoodi kehtida ka teisese turu ehk järelturu varuosa suhtes. Vaatamata asjaolule, et liikmesriigid ei suutnud jõuda kokkuleppele järelturu ühtlustamises, nägi direktiivi artikkel 14 ette, et liikmesriigid peavad säilitama oma sellekohased olemasolevad õigusaktid ning võivad nende sätteid muuta ainult viisil, millega liberaliseeritakse varuosade turgu (*freeze plus* lahendus). Lisaks sätestatakse direktiivi artiklis 18, et komisjon peaks analüüsima direktiivi mõju ning tegema direktiivis varuosade turu täiustamiseks muudatusi. Kuna direktiiv ei muutnud liikmesriikide kehtivaid varuosade režiime, välja arvatud liberaliseerimise lubamise osas, ei oleks direktiivi mõjude analüüsimine selles staadiumis aidanud otsustada edasiste muudatuste vajalikkuse üle. Selle asemel keskendus komisjon oma disainilahenduste kaitse uuringule järelturul.

Nüüd, kui kõik liikmesriigid on direktiivi 98/71/EÜ oma siseriiklikku õigusesse üle võtnud, on olukord järgmine:

- Austrias, Küprosel, Tšehhi Vabariigis, Taanis, Eestis, Soomes, Prantsusmaal, Saksamaal, Leedus, Maltal, Poolas, Portugalis, Slovakkias, Sloveenias ja Rootsis kehtib varuosade suhtes disainilahenduste kaitse;

¹ EÜT 289, 28.10.1998, lk 28.

- Belgias, Ungaris, Iirimaa, Itaalias, Lätis, Luksemburgis, Madalmaades, Hispaanias ja Ühendkuningriigis on ette nähtud remondi klausel, mis võimaldab uutele toodetele disainilahenduste kaitset, kuid jätab järelturul remontimise ja asendamise puhul alternatiivsete osade kasutamise võimaluse;
- Kreekas on ette nähtud säte paranduste kohta, mis on ühitatud 5aastase kaitse ning õiglase ja mõistliku tasu mõistega. Tasusüsteemi ei ole veel rakendatud.

Olulise paralleelse arenguna astus siseturu ühtlustamisameti (Alicante) hallatav ühenduse ühtse disainilahenduste õigus nõukogu määruse (EÜ) nr 6/2002 ühenduse disainilahenduse kohta artikli 110 lõikega 1 sammu teisese turu liberaliseerimise poole. Selles sätestatakse, et “ei ole ühenduse disainilahendusena kaitstav mitmeosalise toote koostisosa moodustav disainilahendus, mida on ... kasutatud selle mitmeosalise toote parandamisel tema esialgse välimuse taastamiseks”. Teisisõnu ei paku ühenduse disainilahenduste režiim (vastupidiselt siseriiklikele disainilahenduste õigustele) kaitset järelturu täpselt vastavate varuosade suhtes. See tekst võeti aluseks praegusele ettepanekule, mis käsitleb siseriiklikku režiimi.

Peale disainilahenduste õiguskaitse direktiivi vastuvõtmist on komisjon vastu võtnud uue määruse (EÜ) nr 1400/2002 asutamislepingu artikli 81 lõike 3 kohaldamise kohta teatavat liiki vertikaalkokkulepete ja kooskõlastatud tegevuse suhtes mootorsõidukisektoris.² See uus reguleeriv režiim on lahendanud mõned praktilised küsimused, mis puudutavad varuosade jaotamist, eelkõige eesmärki kaitsta tõhusat konkurentsi remondi- ja hooldusteenuste turul, lubades kasutajatel muu hulgas valida konkureerivate varuosade vahel. Kuid määrus ei käsitle otseselt kriitilist küsimust, kas kaitsta varuosi tööstusomandi õigusega või mitte. Seega ei välista määrus 1400/2002 varuosi puudutavate siseriiklike õigusaktide suurema ühtlustamise ja liberaliseerimise vajadust. Vastupidi, teisese turu liberaliseerimine on käesoleva määruse eeliste täielikuks rakendamiseks hädavajalik.

2. Huvitatud osapooltega peetud konsultatsioonide ja mõju hindamise tulemused

2.1. Turu kirjeldus

Arutelu mitmeosaliste toodete disainilahenduste kaitse üle järelturul on kestnud pikka aega (umbes 15 aastat) ning selle algatas konkreetselt mootorsõidukisektor, mis kujutab erijuhtu. Peamised põhjused selleks on järgmised: tarbija jaoks mängib välimus sõiduki algsel valimisel olulist rolli; autod võivad õnnetuste tagajärjel kahjustada saada; autod on kallid kestvuskauad, mida nende omanikud pigem remondivad, asendades selle osi, kui et ostavad uue auto. Teised turusektorid on palju killustunud, maht liiga väike ning tüübid ja disainilahendused muutuvad liiga kiiresti selleks, et sõltumatute tootjate jaoks tekiks majanduslik stiimul turule siseneda.

Oluline on meeles pidada, et läbirääkimised varuosade üle puudutavad ainult üldise mootorsõidukituru ja mootorsõidukite koostisosade turu väikest osa. Uusi osi läbirääkimised ei puuduta ning paljud varuosad kas ei täida disainilahenduste kaitse kriteeriume või neid ei kasutata asendusosadena originaalsõiduki üldise välimuse taastamiseks. Erinevate huvitatud osapoolte kalkultatsioonid erinevad märkimisväärselt. Nagu laiendatud mõjuhinnangus on selgitatud, on kogu mootorsõidukite asendusosade turu suurus 15 liikmesriigis 42 kuni 45 miljardit eurot. Liberaliseerimist pooldava ECARi andmetel puudutab see ettepanek umbes

² EÜT 203, 1.8.2002, lk 30.

25% turust ehk umbes 9–11 miljardit eurot. Autotootjate hinnangul mõjutaks ettepanek siiski vaid 5% kogu turust.

Peamised osade tüübid, mida ettepanek puudutab, on asenduskerepaneelid, autoaknad ja laternad. Neid võivad tarnida sõidukitootjad, originaalvarustuse tarnijad ja sõltumatud tarnijad. See jaotus ei ole jäik, sest originaalvarustuse tarnijad tegutsevad mõnikord nii sõidukitootjatega sõlmitud lepingu alusel kui tegutsevad eraldi sõltumatute tarnijatena – seda isegi samade varuosade puhul. Eriti kehtib see autoakende ja laternate suhtes.

Sõltumatute tarnijate arvates on turule sisenemine raske. Kõigi toodete puhul on sellel turul määrav nende täpselt vastav disainilahendus, mis tähendab, et asenduosad peavad olema originaaliga identsed. Tänapäeva autode täppisprojekteerimise puhul on veatolerants sageli väga väike. Sõltumatud tarnijad on kohustatud originaalnäidistel põhinevaid osi pöördprojekteerima. Originaalvarustuse tarnijad saavad aga kasu esmase turu toodete tootmisel kasutatavatest vormidest. Sõltumatute tarnijate võimet varustada järelturgu kvaliteetsete mitteoriginaalosadega vähendab ka kerekuju ja disainilahenduse regulaarne pisimuutmine, mille abil tootjad värskendavad oma mudeleid. Mitteoriginaal-kerepaneelide halvem sobivus võib olla põhjuseks, miks originaalvaruosade tarnijate osad hoiavad märkimisväärset turuosa isegi riikides, kus disainilahenduste õiguse liberaliseerimine võimaldab konkurentsi. Juhul kui toote karakteristikud, tootjate kogemused ja tarnemudel on sobivuse probleemi vähendanud (nt aknad, laternad), on sõltumatute tarnijate turuosa palju suurem. See kinnitab tõsiasi, et disainilahenduste õigus on ainult üks tegur sõidukitootja võimes varuosade järelturgu kontrollida, samas ei tähenda see, et sellele küsimusele tuleks vähem tähelepanu pöörata.

Ettepanek mõjutab kõige enam järgmisi mootorsõidukite allsektoreid.

- *Kerepaneelide* tootmine oli traditsiooniliselt autotootjate põhitegevus. Nüüdki toodavad metallist kerepaneeli sõidukitootjad enamasti ise. See positsioon nõrgeneb, sest kerepaneeli ostetakse üha enam väljastpoolt, kuid kõik tõendid näitavad, et sõidukitootjad säilitavad järelturul tugeva positsiooni. Plastist kerepaneeli, nt kaitserauad, pakuvad sageli spetsialiseerunud äriühingud ainuõigusel põhinevate tööstuslepingute alusel, kaasa arvatud varuosad. Sõltumatute kerepaneelitootjate kogukäivet Euroopa Liidus võib hinnata 375 miljonile eurole (5% kerepaneelitootjate 7,5 miljardi suurusest koguturust 15 Euroopa Liidu liikmesriigis).
- *Autoaknaturul* on keskmine tuuleklaaside väljavahetamise osakaal tootjate hinnangul 5%, st igal aastal vahetatakse välja umbes 10 miljonit klaasi. Klaasitoodete järelturu suurus on 15 EL riigis umbes 1 miljardit eurot. Autoaknasektoris on toimunud *de facto* liberaliseerimine, sest sõidukitootjad ostavad osi tootjatelt. Osade tarne ja paigalduse mudelid erinevad tunduvalt kerepaneelide ja laternate omast. Euroopa autoklaasiturul domineerib kolm tootjat: Pilkington, Saint Gobain ja Glaverbel. Kõik nad on lisaks suurele Euroopa turu osale esindatud ka ülemaailmselt. Hinnanguliselt on nende kolme turuosa kokku 75% EL järelturust.
- *Laternate* järelturu suuruseks aastast on hinnanguliselt 1,22 miljardit eurot. Arvud näitavad, et umbes pooled osad on pärit originaalvarustuse tarnijatelt. Suurem osa Euroopa laternatoodangust Euroopas on tänapäeval pärit kitsast ringist ettevõtetest: Valeo, Hella ja Automotive Lighting. Ajalooliselt on need äriühingud tarninud samu laternaide ka järelturule, kusjuures väljastpoolt ELi tulev konkurent oli väga väike. Laternate originaaltoodete jaoks kasutatud vorme kasutatu Sama vormiga valmistatud laternate

originaaltooteid müüdi sõltumatute müügikanalite kaudu järelturule ilma sõidukitootja logota.

Lõpuks tuleb märkida, et sõltuvalt turuliigist on suurem osa (mõnede hinnangute kohaselt 80%) varuosade remontimise puhul tegemist avariiliste osadega, mis remonditakse kindlustusandjate tellimusel. Remontijale makstakse töö eest asenduosade kokkulepitud hinnakirja ja tavapäraste tööjõukulude alusel.

Selliste tööde puhul on kindlustusandjatel kahjustatud osa asendamiseks kasutatava varuosa liigi määramisel (st originaalvarustuse tarnija või sõltumatu tarnija varuosa) ja väljavahetamise eest makstava hinna määramisel oluline turujõud.

2.2. Konsultatsioonid, uuringud ja mõju hindamine

Pärast nimetatud direktiivi vastuvõtmist üritati luua järelturul mänguruum asjaomaste osapoolte vahel *vabatahtliku kokkuleppe* alusel. Selleks kohustus komisjon teatises varuosade järelturu kohta, mis avaldati koos nimetatud direktiiviga, alustama ja koordineerima konsultatsioone mootorsõidukisektori mitmeosaliste toodete disainilahenduste kaitse alal ning informeerima Euroopa Parlamenti ja nõukogu seal tehtavatest edusammudest. 2000. aasta oktoobrist kuni novembrini toimus hulk kahepoolseid kohtumisi huvitatud osapooltega. Konsultatsioonide järelendus oli, et osapoolte seisukohad jäävad täiesti vastandlikeks ning nende alusel ei ole võimalik jõuda vabatahtliku kokkuleppeni.

Arvestades vabatahtliku kokkuleppe võimatust ning lisaks arvukaid teisi allikaid, viis komisjon läbi uuringu varuosade järelturu ühtlustamise võimaluste kohta. Uuring keskendus mootorsõidukisektorile ning näitas majandusliku mõju tähtsust selles sektoris.

Uuringu eesmärgiks oli välja selgitada, kuidas neli alternatiivset disainilahenduste kaitse režiimi mõjutaksid tulevikus konkurentsi, ühenduse tööstussektoreid ja tarbijaid, võrreldes praeguse olukorraga, nimelt:

- kehtiv olukord ehk *status quo*.
- Liberaliseerimine, st varuosadel ei ole disainilahenduste kaitset. See võimalus eeldab direktiivi 98/71/EÜ läbivaatamist täpselt vastavate osade suhtes ning disainilahenduste kaitse tühistamist täpselt vastavate osade suhtes kogu Euroopa Liidus.
- Lühikese tähtajaga disainilahenduse kaitse süsteem. Sellisel juhul kehtiks varuosade disainilahenduste kaitse teatava aja jooksul. Pärast selle aja möödumist ei kuulu varuosad enam disainilahenduste kaitse alla ning kõik tootjad võivad neid toota.
- Hüvitiste süsteem kaitstud disainilahenduste kasutamiseks, sealhulgas kohane hüvitise tase. Selle võimaluse korral saaksid sõltumatud tootjad toota varuosi mõsitliku tasu eest, mis makstakse disainilahenduste õiguse valdajale.
- Kahe eelnevalt nimetatud süsteemi kombinatsioon, st *lühiajaline* täielik disainilahenduse kaitse ja sellele järgnev *hüvitiste* kord.

Kõigi võimaluste hindamistulemused on toodud komisjoni laiendatud mõjuhinnagus, mis põhineb nii uuringul kui autootjate, sõltumatute tarnijate ja kindlustusandjate informatsioonil.

Selle hinnangu alusel jõudis komisjon järeldusele, et disainilahenduse kaitse tühistamine varuosade järelturul on siseturu saavutamiseks ainuke tõhus lahendus. Liberaliseerimine on kasulik mitmest aspektist vaadatuna, ilma et tekiks tõsiseid tagasilööke. Liberaliseerimine parandaks siseturu toimimist, võimaldaks järelturul suuremat konkurentsi, viiks hinnad tarbijate jaoks alla ning looks väikese ja keskmise suurusega ettevõtetele võimalusi ja töökohti. Nagu laiendatud mõjuhinnang näitab, on teistel võimalustel mõju praegusele ebarahuldavale olukorrale väike või puudub üldse. Arvestades autode piiratud kasutusega, kaotaks kord, mil originaalvaruosade tootjatel on teatava aja jooksul õiguskaitse, sõltumatute tootjate turule sisenemise võimaluse. Hüvitiste süsteem on halduslikult koormav ning ei annaks piisavalt õiguslikku kindlust.

2.3. Ettepaneku eeldatav kasu

Käesoleva ettepaneku positiivne mõju on kokkuvõttes järgmine:

- Tarbija jaoks

Tarbijad saavad suuremast konkurentsist ja siseturu kujundamisest otseselt kasu. Sõltumatu müügisektor suudab pakkuda laiemat varuosade valikut, sealhulgas originaalvarustuse tarnijate ja sõltumatute tootjate tavaliselt odavamaid osi. See toob kaasa osade markide suurema valiku, võimaldades remontijale ja/või kindlustusandjale ning tarbijale täpselt vastavate toodete puhul suurema valiku ja madalama hinna. Komisjoni arvud näitavad, et tarbijad maksavad ettepanekuga kaetud varuosade eest disainilahenduste kaitset lubavates riikides 6% - 10% rohkem. Praegu maksab tarbija mõnes liikmesriigis sama disainilahenduse eest kaks korda: esimene kord siis, kui ta uue auto ostab, ja teine kord siis, kui ta seda remondib. Ühtlustatud paranduste säte lõpetaks sellise olukorra.

- Ettevõtte konkurentsivõime ja konkurents

Ilma paranduste sätteta on tarbijal võimalik valida siseosade remontijat, kuid mitte osi endid. See ettepanek kaotaks niisuguse ebavõrdse olukorra ja suurendaks väärtusahela kõigi osade ja osaliste vahelist konkurentsi. Samas kui autotootjad kaotavad osa oma turuosast, nagu ka oma monopoolse seisundi, avanevad äri võimalused sõltumatutele varuosade tootjatele, kelleks enamasti on väikese ja keskmise suurusega ettevõtted, ning tekib piisava suurusega Euroopa turg, kus tekivad võimalused uutele turule sisenejatele.

ELi autotootjate konkurentsivõimele kolmandate riikide tootjate suhtes ei teki ebasoodsat mõju. USAs ei kehti varuosadele disainilahenduste kaitse. Jaapanis kehtib varuosadele maksimaalselt 15aastane disainilahenduste kaitse. Sellegipoolest suurendab see ettepanek oluliselt ELi tarnijate turgu, võimaldades neil toota varuosi Jaapani ja teiste ELi väljaspool toodetavate autode varuosi ELis. 15% kõigist ELi teedel sõitvatest autodest on toodetud kolmandates riikides. See oluline turuosa avaneks ka Euroopa tootjatele – seetõttu on Jaapani ja Ameerika sõidukitootjad ka liberaliseerimise vastu ELi ulatuses.

Disainilahenduste õiguse valdajate investeeringute hüvitamise osas ulatub uue disainilahenduse väljatöötamise ja eelstiimulite innovatsioonide kaitse ainult 50–60 euronile auto kohta. Selle summa katmiseks on piisav, kui disainilahenduse ainuõigus katab ainult selle kasutamist mitmeosalise toote tootmiseks ja müügiks esmaturul. Sõidukitootjad saavad kindlasti jätkata disainilahenduse kasutamist oma põhitegevuse turundusinstrumendina, olenemata sellest, kas neil on kaitse ka järelturul.

Üldine liberaliseerimine avaldaks positiivset mõju ka konkurentsile ELi järelturul. See soodustaks pikaajalises perspektiivis dünaamilisemat turgu. Paranenud konkurentsikeskkond on kasulik eelkõige selle sektori väikese ja keskmise suurusega ettevõtetele. Oluline on märkida, et isegi liberaliseeritud turgudel, nagu Ühendkuningriigis, on tootjad säilitanud kuni 95% kerepaneelide võtmeturust. Seetõttu võib järeldada, et väikese ja keskmise suurusega ettevõtete jaoks on järelturul äärmiselt raske pääseda lahti tootjate haardest, mistõttu kõik see on siseturu täiustamiseks selles valdkonnas veelgi vajalikum ja edasilükkamatum.

- Tööhõive

Muutused varuosade tootjate turuosades kajastuvad ka muutustena tööhõives. Võrreldes ELi autotootjate tööhõivele tekkiva võimaliku kahjuliku mõjuga, hakkavad väikese ja keskmise suurusega ettevõtted oma turuosa suurendama ning töökohti looma. Sellele järgnevad soodsad mõjud ELi varuosade tööstuse tööhõivele on oodatavad:

- esiteks luuakse uued töökohad ELis varuosade turu suurenemise arvelt. Liberaliseeritud korra puhul lubatakse ELi varuosade tootjatel toota Euroopa Liidus varuosi ka eksporditurgudele (USA, Lõuna-Ameerika, Ida-Euroopa). Praegu järelturul kehtiv disainilahenduste kaitse seda ei võimalda;
- teiseks imporditakse umbes 15% ühenduse teedel sõitvatest autodest väljastpoolt. Import puudutab muu hulgas Jaapanit, Koread ja Ameerika Ühendriike, kuid ka ELi autotootjate autosid, mis on valmistatud Ameerika Ühendriikides ja mujal. Nende autode varuosad toodetakse pea eranditult Jaapanis, Koreas, Taivanis ja Ameerika Ühendriikides. Kõik asjasepuutuvad sõidukitootjad on registreerinud autodetailide disainilahendused Euroopa Liidus ning omavad täielikku kontrolli järelturu selle segmendi üle;
- kolmandaks tekib tõenäoliselt tänu varuosade müügi suurenemisele üldine positiivne mõju müügisektori tööhõivele. Kuigi volitatud esindajate müügivõrkudes võivad mõned töökohad kaduda, tekivad vabal turul uued töökohad;
- neljandaks ja lõpetuseks tuleb märkida, et autotööstus impordib ise palju varuosi kolmandatest riikidest: Volkswagen impordib poritiibu Lõuna-Aafrikast; Renault kapotikaasi Taivanist ja Audi tagalaternaid Brasiiliast. Kui ELis asuvad väikese ja keskmise suurusega ettevõtted saaksid turust suurema osa, tuleksid need töökohad Euroopa Liitu tagasi. Lõppkokkuvõttes ei tohiks liberaliseerimisel ELi tööhõivele negatiivset mõju olla.

- Ohutus ja tervis

Varuosade ohutuse, kvaliteedi ja struktuuralse integreerituse küsimust on korduvalt tõstatatud. Need on tarnija jaoks otsustavad küsimused. Disainilahenduste kaitse eesmärgiks on hüvitada disainilahenduse loojale intellektuaalne pingutus ning kaitsta toote välimust, kuid mitte selle tehnilist funktsiooni või kvaliteeti (mis kuulub vastavalt patendi- või kaubamärgikaitse valdkonda). Kui kapotikaane disainilahendus ei ole kaitstud, kuna see ei vasta uudsuse nõuetele, ei tähenda see tingimata, et kapotikaas on ohtlikum kui disainilahenduste õiguskaitsega kapotikaas.

Toodete, kaasa arvatud varuosade ohutus ja kvaliteet on tagatud muude EÜ ja siseriiklike õigusaktidega, millega on kehtestatud tooteohutuse ja tehnilisele informatsioonile juurdepääsuga seotud standardid. Autotööstuses on olemas umbes 90% direktiividest, mis reguleerivad mootorsõidukite ehitust ja tööd. Raamdirektiiv sätestab mootorsõidukite

tüübikinnituse üldised eeskirjad. Tootja esitatav informatsioon, mis läbib tüübikinnitusmenetluse, on äärmiselt detailne. Kogu seda informatsiooni on vaja ka siis, kui toodet ei kavatseta kaitsta disainilahenduste õigusega. (Vt täpsemaid andmeid laiendatud mõjuhinnangust.) Disainilahenduste õigused, mis kaitsevad toote välimust ja esteetikat, ei mõjuta ohutust ega jalakäijate kaitset ning ei anna ohutusgarantiisid, mis saadakse teiste mehhanismide abil. Tarbijad saaksid suurenenud konkurentsist ja siseturu täiustamisest liberaliseerimise tulemusena otsest ja/või kaudset kasu.

2.4. Järeldus

Disainilahenduste kaitse peamine eesmärk on anda toote välimusele ainuõigused, mitte kehtestada toote kui sellise üle monopol. Disainilahenduste kaitsmine selliste varuosade järelturul, millel puudub praktiline alternatiiv, viib tootemonopoli tekkimiseni. Disainilahenduste kaitse peaks võimaldama saada uute toodete toomisest tagasi tehtud investeeringud ja soodustada konkurentsi abil innovatsiooni. Kui kolmandad osapooled saavad loa toota ja müüa varuosi, on konkurents säilinud. Kui disainilahenduste kaitse laieneb varuosadele, rikuksid kolmandad osapooled neid õigusi, konkurents kaoks ja disainilahenduste õiguse valdaja saaks faktiliselt enda kätte monopol.

Liberaliseerimine võimaldaks kasu mitmest aspektist. See parandaks siseturu toimimist ning võimaldaks järelturul konkurentsi ning väikese ja keskmise suurusega ettevõtete juurdepääsu ja osalemist sellel turul. Tarbija saaks kasu suuremast valikuvõimalusest ja madalamatest hindadest. Lisaks õigusliku kindluse suurenemisele lihtsustuks ka haldusametuste, kohtute, ettevõtete, eriti väikese ja keskmise suurusega ettevõtete ja tarbijate igapäevaelu.

3. SELGITUSED SÄTETE KOHTA

Artikkel 1

Direktiivi 98/71/EÜ disainilahenduste kaitse kohta vastuvõtmise ajal ei olnud võimalik ühtlustada disainilahenduste korda varuosade järelturu osas. Disainilahenduste rolli osas mitmeosaliste toodete täpselt vastavate osade puhul ei jõutud kokkuleppele. Seetõttu sätestab direktiivi artikkel 14, et liikmesriigid peavad säilitama oma olemasolevad õigusaktid ja võivad muuta nende sätteid ainult selliselt, et selle tagajärjel varuosade turg liberaliseerub.

Käesoleva artikli eesmärgiks on ühtlustada ja täiustada selle valdkonna siseturgu, liberaliseerides varuosade turu täielikult.

Paranduste säte ei piira disainilahenduste õiguse valdaja õigust, vaid takistab monopolide tekkimist varuosade turul. Esmase toote välimuse disainilahenduste õigust ei laiendata teisele turule tootele.

Nõukogu 12. detsembri 2001. aasta määruse (EÜ) nr 6/2002 ühenduse disainilahenduste kohta³ artikli 110 lõikes 1 on juba olemas ajutine lühiajaline paranduste säte. Selle ettepaneku eesmärgiks on saavutada riiklike disainilahenduste kaitse süsteemide ühtlustamine ja vastavus ühenduse disainilahendustele.

³ “...disainilahenduste kaitse ei kehti disainilahenduste suhtes, mis moodustavad artikli 19 lõike 1 tähenduses kasutatava mitmeosalise toote koostisosa ning mida kasutatakse selle mitmeosalise toote remontimiseks, et taastada selle esialgne välimus”.

Selleks et tarbijad oleksid konkureerivate varuosade erinevast päritolust teadlikud ja saaksid teadlikult sõidukitootja või muu tootja toodangu vahel valida, sätestab selle artikli lõige 2 liikmesriikide kohustuse tagada, et tarbijad on varuosade päritolust nõuetekohaselt informeeritud ning teevad teadliku valiku konkureerivate varuosade vahel.

Artikkel 2

Jõustumine on ette nähtud hiljemalt kaks aastat pärast direktiivi vastuvõtmist. See tähendab, et ükski disainilahenduste õiguse valdaja ei saa alates sellest kuupäevast nõuda sõltumatu tootmise või müügi takistamist järelturul. See peaks moodustama viimase sammu varuosade järelturu liberaliseerimisel. Komisjon teeb ettepaneku pikendada rakendusperioodi, arvestades liikmesriikides praegu valitsevat olukorda.

Ettepanek:

**EUROOPA PARLAMENDI JA NÕUKOGU DIREKTIIV,
millega muudetakse direktiivi 98/71/EÜ disainilahenduste õiguskaitse kohta**

EUROOPA PARLAMENT JA EUROOPA LIIDU NÕUKOGU,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut, eriti selle artiklit 95,

võttes arvesse komisjoni ettepanekut,⁴

võttes arvesse Euroopa Majandus- ja Sotsiaalkomitee arvamust,⁵

tegutsedes kooskõlas lepingu artiklis 251 sätestatud korraga⁶

ning arvestades järgmist:

- (1) Disainilahenduste kaitse ainus eesmärk on anda ainuõigused toote välimusele, mitte monopol toote kui sellise üle; disainilahenduste kaitsmine, millel ei ole praktilist alternatiivi, viiks tegelikult tootemonopoli tekkimiseni; selline kaitse rikuks peaaegu disainilahenduste režiimi; kui kolmandatel osapooltel on õigus toota ja müüa varuosi, säilib konkurents; kui disainilahenduste kaitse laieneb varuosadele, siis sellised kolmandad osapooled rikuvad neid õigusi, konkurents kaob ja disainilahenduste õiguse omanikule antakse faktiliselt tootemonopol.
- (2) Liikmesriikide õigusaktides mõjutab kaitstud disainilahenduste kasutamise lubamine mitmeosalise toote remontimiseks, et taastada selle algne välimus, kus disainilahendust sisaldav toode või toode, millel kasutatakse disainilahendust, moodustab osa mitmeosalisest tootest, mille välimusest kaitstav disainilahendus sõltub, otseselt siseturu teket ja toimimist disainilahendusi sisaldavate toodete osas; sellised erinevused võivad kahjustada siseturu konkurentsi.
- (3) Seetõttu on siseturu häireteta toimimiseks vajalik ühtlustada liikmesriikide disainilahenduste kaitse alaseid õigusakte disainilahenduste kasutamise osas mitmeosalise toote remontimise eesmärgil, et taastada selle algne välimus.
- (4) Liikmesriigid peavad komisjoni määruse nr 1400/2002 sätete täiendamiseks, mille järgi tootja saab koostisosadele ja varuosadele nähtavalt oma kaubamärgi või logo kinnitada, tagama, et tarbijad on varuosade päritolust nõuetekohaselt informeeritud, nt kaubamärkide või logode paigutamise teel asjaomastele toodetele.

⁴ ELT C [...], [...], lk [...].

⁵ ELT C [...], [...], lk [...].

⁶ ELT C [...], [...], lk [...].

(5) Direktiivi 98/71/EÜ tuleb vastavalt muuta,
ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA DIREKTIIVI:

Artikkel 1

Direktiivi 98/71/EÜ artikkel 14 asendatakse järgmise tekstiga:

“Artikkel 14

1. Disainilahenduse kaitse ei kehti disainilahenduste suhtes, mis moodustavad käesoleva direktiivi artikli 12 lõike 1 tähenduses kasutatava mitmeosalise toote koostisosa ning mida kasutatakse selle mitmeosalise toote remontimiseks, et taastada tema algne välimus.
2. Liikmesriigid tagavad tarbijate nõuetekohase informeerimise varuosade päritolu kohta, et tarbijad saaksid teha teadlikke valikuid konkureerivate varuosade vahel.”

Artikkel 2

1. Liikmesriigid kehtestavad õigus- ja haldusnormid, mis on vajalikud käesoleva direktiivi järgimiseks, hiljemalt kahe aasta jooksul pärast käesoleva direktiivi vastuvõtmist. Liikmesriigid edastavad komisjonile nende normide tekstid ja nende normide ja käesoleva direktiivi vahelise vastavustabeli.

Kui liikmesriigid need normid vastu võtavad, lisavad nad nendesse normidesse või nende normide ametliku avaldamise korral nende juurde viite käesolevale direktiivile.

2. Liikmesriigid edastavad komisjonile käesoleva direktiiviga reguleeritavas valdkonnas nende poolt vastuvõetud siseriiklike õigusnormide tekstid.

Artikkel 3

Käesolev direktiiv jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Artikkel 4

Käesolev direktiiv on adresseeritud liikmesriikidele.

Brüssel, [...]

Euroopa Parlamendi nimel
president
[...]

Nõukogu nimel
eesistuja
[...]

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]
	a) Revenue in absolute terms							
	b) Change in revenue	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