



EIROPAS KOPIENU KOMISIJA

Briselē, 14.9.2004
COM(2004) 582 galīgā redakcija

2004/0203 (COD)

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,
ar ko groza Direktīvu 98/71/EK par dizainparaugu tiesisko aizsardzību**

(iesniegusi Komisija)

{SEC(2004) 1097}

PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. PRIEKŠLIKUMA KONTEKSTS

Šis priekšlikums attiecas uz dizainparauga aizsardzību rezerves daļām, kas paredzētas kompleksu ražojumu, tādu kā mehānisko transportlīdzekļu, izskata atjaunošanai. Priekšlikuma mērķis ir pilnveidot iekšējo tirgu pabeidzot liberalizācijas procesu, ko uzsāka un daļēji īstenoja ar Direktīvu 98/71/EK, lai palielinātu konkurenci un piedāvātu patērētājiem lielāku izvēles iespēju attiecībā uz remontam paredzēto rezerves daļu ražotājiem. Tai pat laikā priekšlikums saglabā vispārējo dizaina ieguldījumu sekmēšanu, jo tas neietekmē dizaina aizsardzību jaunām daļām, kas iekļautas kompleksu ražojumu ražošanas procesā.

No iekšējā tirgus viedokļa pilnīgi neapmierinoša ir pašreizējā situācija, kad pastāv dažādi pretēji rezerves daļu dizaina aizsardzības režīmi, kurus 9 dalībvalstis ir liberalizējušas, bet 16 dalībvalstis ir paplašinājušas. Automobiļu sektorā, kas ir arī visvairāk ietekmētais sektors, jaunām mašīnām ir vienots tirgus, bet to rezerves daļām nav. Pašreiz Kopienā nevar brīvi ražot un tirgot automobiļu rezerves daļas. Šī fragmentācija, kā arī neskaidrība par to, kā attīstīsies Kopienas dizaina režīms, ir radījusi situāciju, ka ES pilsoņi nav pārliecināti par to, vai ir likumīgi iepirkt konkrētas rezerves daļas kādā no dalībvalstīm vai nav likumīgi, un kurā dalībvalstī tas ir likumīgi; dažās Kopienas daļās tiem ir liegta iespēja izvēlēties starp konkurējošām rezerves daļām. Tā paša iemesla dēļ rezerves daļu ražotāji, it īpaši mazie un vidējie uzņēmumi, nevar izmantot vienotā tirgus piedāvāto liela mēroga darījumu ekonomiju un nav ieinteresēti veikt ieguldījumus un veicināt nodarbinātību, ko citos apstākļos viņi varētu darītu.

Par dizaina aizsardzības ekonomisko ietekmi uz rezerves daļu cenām ir diskutējušas abas ieinteresētās puses (par un pret liberalizāciju). Rūpniecisko asociāciju un citu ieguldītāju piedāvātais cenu salīdzinājums ir pamatots uz smieklīgiem pierādījumiem vai, labākajā gadījumā, uz dažu rezerves daļu un dažu valstu vidējās cenas. Lai iegūtu ticamākus datus, Komisija veica dziļu un sistemātisku analīzi, lai novērtētu, vai cenas oriģinālām rezerves daļām dalībvalstīs ar dizaina aizsardzību sistemātiski atšķiras no cenām dalībvalstīs bez dizaina aizsardzības. Izpētes atklājumi, kas aprakstīti paplašinātajā ietekmes novērtējumā, pamato secinājumu, ka tirgus tiek sistemātiski izkropļots.

Cenu parauga analīze 11 rezerves daļām, kuras izmanto 20 mašīnu modeļos 9 dalībvalstīs un Norvēģijā, no kurām 6 valstis piešķir dizaina aizsardzību šīm rezerves daļām, bet 4 valstis nepiešķir, atklāj, ka dalībvalstīs, kurās ir dizaina aizsardzība, cenas 10 rezerves daļām ir daudz augstākas nekā dalībvalstīs, kurās nav dizaina aizsardzības. Vienīgā rezerves daļa, kurai cena nav ievērojami augstāka, ir radiators – bet šai rezerves daļai no dizaina aizsardzības nav nekāda labuma, jo tā nav daļa no mašīnas ārējā apvalka. Pārējām rezerves daļām - buferiem, durvīm, spārniem, lampām, vākiem un pārsegiem - cenas bija par 6,4% līdz 10,3% augstākas tajās dalībvalstīs, kas piešķir dizaina aizsardzību. Šie rezultāti rāda, ka transportlīdzekļu ražotājiem kā tiesību turētājiem šajās valstīs ir ievērojama tirgus vara un tas kaitē patērētājiem.

Kopumā ņemot, pašreizējā situācija, kad pastāv jaukts aizsardzības režīms, izkropļo tirdzniecību iekšējā tirgū: resursi un ražošana nav sadalīta pamatojoties uz konkurētspēju un ražošanu nenosaka tirgus mehānismi. Tas noved pie cenu izkropļošanas un kavē tirdzniecību. Var sagaidīt, ka liberalizētā iekšējā tirgū cenas kritīsies. Bez tam, neatkarīgiem mazajiem un vidējiem uzņēmumiem, kas līdz šim varēja iegūt tikai niecīgu tirgus daļu, tiks radītas biznesa iespējas un darbs arī tajās dalībvalstīs, kurās nav dizaina aizsardzības.

Pašreizējais priekšlikums ir jāierosina kontekstā ar debatēm, kam ir sena vēsture. 1998. gada 13. oktobrī tika pieņemta Direktīva 98/71/EK par dizainu tiesisko aizsardzību¹. Tās mērķis ir nodrošināt to valstu dizaina likuma noteikumu saskaņotību, kas vistiešāk ietekmē iekšējā tirgus funkcionēšanu, nodrošinot augstu aizsardzības līmeni rūpnieciskajam īpašumam un veicinot ieguldījumus ražošanā. Saskaņā ar direktīvu, ja produkta dizains ir jauns un oriģināls, to drīkst aizsargāt pret trešo pušu lietojumu. Taču tajā laikā nebija iespējams saskaņot dizaina režīmu saistībā ar tehniskās apkopes rezerves daļu tirgu.

Dizaina aizsardzība piešķir jauna un sākotnēja dizainparauga ārkārtējās tiesības individuāla produkta (piemēram, vāzes), kompleksa ražojuma (piemēram, mašīnas) vai sastāvdaļas (piemēram, durvju paneļa) izskatam.

Sastāvdaļu primārais tirgus attiecas uz to iekļaušanu kompleksa ražojuma izgatavošanas un ražošanas sākotnējā posmā. Tiklīdz šis kompleksais ražojums ir pārdots patērētājam un tiek lietots, tas var ciest negadījumos, avārijās vai tikt bojāts un tā daļas ir vai nu jānomaina vai jālabo. Tādējādi tiek veidots rezerves daļu sekundārais tirgus vai tehniskās apkopes tirgus. Viena un tā pati daļa var tikt ielaista tirgū kā sākotnēja sastāvdaļa (jauna daļa) primārajā tirgū vai kā rezerves daļa sekundārajā tirgū. Pašreizējais priekšlikums ietekmē tikai sekundāro tirgu (tehniskās apkopes tirgu).

Šis priekšlikums neietekmēs visas tirgū esošās rezerves daļas. Rezerves daļas, uz kurām attiecas šis priekšlikums, ir definētas kā „sastāvdaļa, ko izmanto kompleksa ražojuma remontam, lai atjaunotu tā sākotnējo izskatu”. Komplekss ražojums ir ražojums, kas veidots no dažādām sastāvdaļām vai daļām, kuras bojājuma gadījumā var saremontēt vai aizstāt ar rezerves daļu. Ir tādas rezerves daļas, attiecībā uz kurām nav tik svarīgi, lai atjaunojot produkta oriģinālo izskatu tiktu izmantota oriģinālā dizainparauga līnija, piemēram, tāpēc, ka tam ir standarta forma vai funkcija. Ir arī citas rezerves daļas, attiecībā uz kurām dizains ir nepieciešams, lai atjaunotu produkta sākotnējo funkciju vai izskatu, citiem vārdiem sakot, kompleksā ražojuma daļa vai sastāvdaļa var tikt aizstāta tikai ar tādu rezerves daļu, kas ir identiska sākotnējai daļai. Šīs rezerves daļas bieži sauc par “jābūt identiskām” rezerves daļām un tikai par tām ir šī priekšlikuma temats.

Pašlaik direktīva neizslēdz rezerves daļu aizsardzību ar dizaina tiesībām, t.i., aizsardzība, kas piešķirta jaunas daļas dizainam primārajā tirgū, tik pat labi var attiekties uz rezerves daļu sekundārajā tirgū vai tehniskās apkopes tirgū. Neskatoties uz faktu, ka dalībvalstis nespēja vienoties par saskaņošanu tehniskās apkopes tirgū, Direktīvas 14. pants paredzēja, ka dalībvalstis šajā jomā saglabā savus esošos likumus un drīkst mainīt noteikumus tikai tādā veidā, lai liberalizētu rezerves daļu tirgu (“iesaldēšanas-papildināšanas” “freeze plus” risinājums). Bez tam, direktīvas 18. pants paredz, ka Komisija analizē direktīvas sekas un ierosina jebkuras izmaiņas direktīvā, kas palīdzētu pilnveidot rezerves daļu tirgu. Tā kā direktīva neizmainīja esošo rezerves daļu režīmu pašreizējo stāvokli dalībvalstīs, vienīgi pieļāva liberalizāciju, šajā posmā pašas direktīvas seku analīze nepalīdzētu lemt par to, kādas turpmākās izmaiņas ir nepieciešamas. Tā vietā Komisija koncentrēja savu izpēti uz konkrēto jautājumu par dizaina aizsardzību tehniskās apkopes tirgū.

¹ OV L 289, 28.10.98., 28. lpp.

Tagad, kad visas dalībvalstis ir transponējušas Direktīvu 98/71/EK savas valsts tiesību aktos, situācija ir sekojoša:

- Austrijai, Kiprai, Čehijai, Dānijai, Igaunijai, Somijai, Francijai, Vācijai, Lietuvai, Maltai, Polijai, Portugālei, Slovākijai, Slovēnijai un Zviedrijai ir vēl joprojām efektīva rezerves daļu dizaina aizsardzība.
- Beļģijā, Ungārijā, Īrijā, Itālijā, Latvijā, Luksemburgā, Nīderlandē, Spānijā un Apvienotajā Karalistē ir paredzēta remonta klauzula, kas pieļauj dizaina aizsardzību jauniem produktiem, bet atstāj arī iespēju tehniskās apkopes tirgū remontam vai daļu nomaiņai izmantot alternatīvas daļas.
- Grieķija paredz remonta klauzulu apvienojumā ar aizsardzības termiņu - 5 gadi - un taisnīgu un saprātīgu atlīdzību. Šī atlīdzības sistēma vēl nav ieviesta praksē.

Svarīgi ir tas, ka paralēli iepriekšminētajam, likumdošana par vienotu Kopienas dizainu, ko pārvalda iekšējā tirgus Saskaņošanas birojs (Alicante), spēra soli pretī sekundārā tirgus liberalizācijai ar Padomes Regulas (EK) Nr. 6/2002 par Kopienas dizainparaugiem 110. panta 1. punktu. Šis punkts paredz, „kā Kopienas dizainparaugu neaizsargā tādu dizainparaugu, kas ir sastāvdaļa kompleksā ražojumā un kuru izmanto ... ar nolūku labot šo komplekso ražojumu, lai atjaunotu tā sākotnējo izskatu”. Tas nozīmē, ka Kopienas dizaina režīms (pretstatā valstu dizaina tiesībām) neaizsargā “jābūt identiskām” rezerves daļas tehniskās apkopes tirgū. Šis teksts ir ņemts par pamatojumu pašreizējam priekšlikumam, kas attiecas uz valstu režīmiem.

Kopš ir pieņemta direktīva par dizainu tiesisko aizsardzību, Komisija ir pieņēmusi jaunu Regulu (EK) Nr. 1400/2002 par Līguma 81. panta 3. punkta piemērošanu vertikālās vienošanās un saskaņotu darbību kategorijām mehānisko transportlīdzekļu nozarē². Šis jaunais reglamentējošais režīms ir atrisinājis dažus praktiskus jautājumus par rezerves daļu izplatīšanu it īpaši attiecībā uz mērķi aizsargāt tirgū lietderīgo remonta un tehniskās apkopes pakalpojumu konkurenci, cita starpā sniedzot patērētājiem iespēju izvēlēties starp konkurējošām rezerves daļām. Tomēr kritiskais jautājums par rezerves daļu aizsardzību vai neaizsardzību ar rūpnieciskā īpašuma tiesībām netiek tieši risināts. Tādejādi Regula 1400/2002 nenovērš vajadzību pēc lielākas valsts likumu tuvināšanas un liberalizācijas attiecībā uz rezerves daļām. Tieši pretēji, sekundārā tirgus liberalizācija ir nepieciešama, lai iegūtu visus labumus, ko sniedz šī regula.

2. KONSULTĀCIJU (AR IEINTERESĒTAJĀM PUSĒM) REZULTĀTI UN IETEKMES NOVĒRTĒJUMI

2.1. Tirgus apraksts

Diskusija par kompleksu ražojumu dizainparauga aizsardzību tehniskās apkopes tirgū ir jau ilgstoša (apmēram 15 gadus) un to uzsāka tieši automobiļu rūpniecības sektors, kas ir īpašs gadījums. Galvenie iemesli ir: patērētājs pievērš lielu nozīmi dizainam izvēloties transporta līdzekli; mašīnas ir pakļautas nejausiem bojājumiem; tās ir dārga un ilgi kalpojoša prece, kuru īpašnieki drīzāk remontē aizstājot bojāto daļu, nevis pērk jaunu mašīnu. Pārējie tirgus sektori ir daudz sadrumstalotāki, apjomi ir pārāk mazi un modeļi un dizaini mainās pārāk ātri, lai neatkarīgiem ražotājiem būtu ekonomisks stimulants iet tirgū.

² OV L 203, 1.8.2002., 30. lpp.

Ir svarīgi atcerēties, ka debates par rezerves daļām attiecas tikai uz nelielu vispārējā autotransportlīdzekļu un to sastāvdaļu tirgus daļu. Jaunās daļas netiek ietekmētas, bet daudzas rezerves daļas vai nu neatbilst dizaina aizsardzības kritērijiem, vai arī netiek izmantotas kā rezerves daļas, lai atjaunotu oriģinālā transportlīdzekļa vispārējo izskatu. Dažādu ieinteresēto pušu novērtējumi ievērojami atšķiras. Kā izskaidrots paplašinātajā ietekmes novērtējumā, vispārējais automobiļu rezerves daļu tirgus ES 15 ir no 42 līdz 45 miljardiem €. Pēc ECAR datiem, kas atbalsta liberalizāciju, tirgus daļa, uz kuru attiecas šis priekšlikums, varētu būt aptuveni 25% vai no 9 līdz 11 miljardiem €. Pēc mašīnu ražotāju aprēķiniem ietekmētā tirgus daļa sastāda tikai 5% no visa tirgus.

Pamatā šis priekšlikums attiecas uz virsbūves panelu, auto stiklojuma un gaismas ierīču rezerves daļām. Šīs rezerves daļas var piegādāt transportlīdzekļu ražotāji (TR), oriģināliekārtu piegādātāji (OIP) un neatkarīgie piegādātāji (NP). Šis sadalījums ne vienmēr ir strikts, jo oriģināliekārtu piegādātāji dažreiz, pat saistībā ar vienu un to pašu rezerves daļu, darbojas gan līguma ietvaros ar TR, gan atsevišķi kā neatkarīgi piegādātāji. It īpaši tas attiecas uz automobiļu stiklojumu un gaismas ierīcēm.

Neatkarīgiem piegādātājiem ir grūti ieiet šajā tirgū. Šī tirgus produktiem noteicošā īpašība ir to “jābūt identiskam” dizains, kas nozīmē to, ka rezerves daļām ir jābūt identiskām ar oriģinālajām daļām. Ņemot vērā moderno mašīnu mašīnbūves precizitāti, kļūdas pielaiide bieži ir ļoti neliela. Neatkarīgie piegādātāji ir spiesti atcelt to daļu konstruēšanu, kuru pamatā ir oriģinālie modeļi. Pretēji tam, oriģināliekārtu piegādātājiem ir izdevīgi, ka ir veidnes, kas tiek izmantotas ražojot daļas primārajam tirgum. Neatkarīgo piegādātāju spēja piegādāt tehniskās apkopes tirgum augstas kvalitātes neoriģinālas daļas tiek mazināta arī tāpēc, ka transportlīdzekļu virsbūves kontūras un dizains regulāri nedaudz mainās, jo transportlīdzekļu ražotāji uzlabo savus modeļus. Viens no iemesliem, kādēļ OIP daļas turpina aizņemt ievērojamu tirgus daļu pat tajās valstīs, kurās dizaina aizsardzības nolikumu liberalizācija pieļauj konkurenci, ir neoriģinālo virsbūves panelu sliktāka atbilstība. Ja produkta īpašības, ražotāju izsmalcinātība un piegādes veids pieļauj, ka atsevišķām rezerves daļām atbilstības jautājums nav tik būtisks (piem., stiklojums, gaismas ierīces), NP tirgus daļa ir daudz lielāka. Tas norāda uz faktu, ka dizaina tiesības ir tikai viens no faktoriem, kas ietekmē transportlīdzekļu ražotāju spēju kontrolēt rezerves daļu tehniskās apkopes tirgu. Tas gan nenozīmē, ka šis jautājums nebūtu jārisina.

Automobiļu tirgū šis priekšlikums visvairāk ietekmēs šādus apakšsektoros:

- Tradicionāli transportlīdzekļu ražotāju galvenā aktivitāte bija *virsbūves panelu* ražošana. Visvairāk virsbūves metāla paneļus vēl joprojām ražo paši transportlīdzekļu ražotāji. Šī pozīcija pasliktinās, jo lielāks kļūst panelu ražošanas ārpalpojums, tomēr visi pierādījumi liecina, ka transportlīdzekļu ražotāji saglabā stingru tehniskās apkopes tirgus pārvaldību. Virsbūves plastmasas paneļus, tādus kā buferi, bieži ražo speciālistu uzņēmumi pēc rūpnieciskiem līgumiem, kas pamatoti uz ārkārtējām tiesībām; arī uz rezerves daļām. Neatkarīgo virsbūves panelu ražotāju kopējo apgrozījumu ES var novērtēt ar 375 M€ (5% no kopējā virsbūvju panelu tirgus 7,5 miljardi € ES-15).
- *Auto stiklojuma* tirgū vidējo aizsargstikla rezerves daļu likmi stikla ražotāji novērtē ar 5%, ja ņem vērā, ka tirgū tiek nomainīti apmēram 10 miljoni aizsargstiklu gadā. Stiklojuma produktu tehniskās apkopes tirgus ES-15 ir novērtēts ar 1 miljardu €. Tā kā transportlīdzekļu ražotāji iepērk daļas no izgatavotājiem, auto stiklojuma sektors faktiski ir liberalizēts. Abiem rezervju daļu veidiem - virsbūves paneļiem un gaismas ierīcēm - daļu piegādes un atbilstības veidi krasi atšķiras. Eiropas auto stiklojuma tirgū dominē trīs

ražotāji: Pilkington, Saint Gobain un Glaverbel. Šiem uzņēmumiem ES tirgū pieder lielākā daļa, kā arī katrs no tiem ieņem nozīmīgu pozīciju starptautiskajā tirgū. Šiem uzņēmumiem kopumā pieder 75% no ES tehniskās apkopes tirgus.

- Attiecībā uz *gaismas ierīcēm*, būtiskā gaismas ierīču tehniskās apkopes tirgus vērtība ir novērtēta ar 1,22 miljardiem € gadā. Spriežot pēc skaitļiem, apmēram puse no rezerves daļām ir OIP. Šodien lielāko Eiropas gaismas ierīču ražošanu Eiropā veic dažas firmas: Valeo, Hella un Automotive Lighting. Šīs pašas firmas arī pagātnē ir piegādājušas ES tehniskās apkopes tirgum tās pašas automobiļu ugunis ar ļoti nelielu konkurenci no ārpuses. Mašīnas šablons, ko izmanto OI gaismas ierīču ražošanai, tiktu izmantots, lai ražotu automobiļu gaismas, kas tiktu pārdotas tehniskās apkopes tirgū caur neatkarīgo izplatītāju kanāliem, un uz tām nebūtu transportlīdzekļu ražotāju logo.

Visbeidzot ir noderīgi piebilst, ka, ņemot vērā tirgus veidu, lielākā daļa (pēc dažiem aprēķiniem - 80%) rezerves daļu, ko izmanto remontam, ir “avārijā bojātās daļas”, kuru nomaiņu sedz apdrošinātāji. Automehāniķiem tiek atlīdzināts par veikto darbu pēc norunātajiem rezerves daļu izcenojumiem un standarta darba izcenojuma.

Attiecībā uz šiem darbiem, apdrošinātāja tiesības noteikt, kādu rezerves daļu izmantot, lai aizstātu bojāto daļu (t.i., OI vai NP), un kādu cenu tas ir gatavs maksāt par šīs daļas nomaiņu, sniedz apdrošinātājam nozīmīgu tirgus varu.

2.2. Konsultācijas, izpēte un ietekmes novērtējumi

Pēc tam, kad pieņēma direktīvu, tika mēģināts tehniskās apkopes tirgū radīt visiem vienlīdzīgas pozīcijas, pamatojoties uz iesaistīto pušu *brīvprātīgu vienošanos*. Lai to panāktu, Komisija, paziņojumā par rezerves daļu tehniskās apkopes tirgu, ko publicēja kopā ar direktīvu, apņēmas uzsākt un koordinēt konsultācijas par kompleksu ražojumu sastāvdaļu dizaina aizsardzību mehānisko transportlīdzekļu sektorā un informēt Eiropas Parlamentu un Padomi par panākto progresu. No 2000. gada oktobra līdz novembrim notika virkne divpusēju tikšanos ar ieinteresētajām pusēm. Šo konsultāciju secinājumi parādīja, ka pušu pozīcijas ir un paliks pilnīgi pretējas un pārāk atšķirīgas, lai panāktu brīvprātīgu vienošanos.

Ņemot vērā, ka brīvprātīga vienošanās nav iespējama, kā arī pēc konsultācijām ar vairākiem citiem avotiem, Komisija pilnvaroja veikt izpēti par iespējamiem risinājumiem, kā saskaņot rezerves daļu tehniskās apkopes tirgu. Šī izpēte koncentrējās uz automobiļu sektoru, atspoguļojot ekonomiskās ietekmes nozīmīgumu šajā sektorā.

Izpētes mērķis bija pārbaudīt to, kā četri alternatīvi dizaina aizsardzības režīmi īstenotos turpmākajā ietekmē uz konkurenci, Kopienas rūpniecības sektoriem un patērētājiem pret pašreizējai situācijai atbilstošu bāzlīniju, proti:

- Pašreizējā situācija jeb “*status quo*”.
- “Liberalizācija”, proti, rezerves daļām nav dizaina aizsardzības. Šis risinājums pieņem, ka tiek pārskatīta Direktīva 98/71/EK par “jābūt identiskām” rezerves daļām, kas noņemtu dizaina aizsardzību “jābūt identiskām” daļām visā Eiropas Savienībā.
- Sistēma, kas darbojas kā īstermiņa dizaina aizsardzība. Saskaņā ar šo alternatīvu rezerves daļu dizaina aizsardzība ir spēkā tikai ierobežotu laika periodu. Pēc šī perioda uz rezerves daļām dizaina aizsardzība vairs neattiecas, tās var brīvi ražot ikviens ražotājs.

- Atlīdzības sistēma par aizsargāto dizainu izmantošanu, ietverot attiecīgu atlīdzības līmeni. Šis risinājums pieļauj, ka neatkarīgi ražotāji varētu ražot rezerves daļas apmaiņā pret saprātīgu atlīdzību, ko tie maksā dizaina tiesību turētājam.
- Abu iepriekšminēto sistēmu kombinācija, tas nozīmē - pilna *īstermiņa* dizaina aizsardzība un *atlīdzības* sistēma sekojošam periodam.

Komisijas novērtējums katram risinājumam ir izklāstīts pašas Komisijas Paplašinātajā ietekmes novērtējumā, kas ir pamatots uz izpēti, kā arī uz papildus informāciju, ko snieguši mašīnu ražotāji, neatkarīgie piegādātāji un apdrošinātāji.

Pamatojoties uz šo novērtējumu, Komisija ir nonākusi pie secinājuma, ka vienīgais lietderīgais risinājums, ko var panākt iekšējā tirgū, ir izslēgt dizaina aizsardzību rezerves daļām tehniskās apkopes tirgū. No liberalizācijas var iegūt daudz vairāk, nekā zaudēt. Tā uzlabotu iekšējā tirgus funkcionēšanu, pieļautu lielāku konkurenci tehniskās apkopes tirgū, samazinātu cenas un radītu iespējas un darbu mazajiem un vidējiem uzņēmumiem. Kā parāda paplašinātais ietekmes novērtējums, pārējie risinājumi nedaudz maina pašreizējo neapmierinošo situāciju vai nemaina to nemaz. Ņemot vērā ierobežoto automašīnu kalpošanas laiku, sistēma, kas piešķirtu tiesisko aizsardzību oriģinālajiem ražotājiem uz ierobežotu periodu, likvidētu neatkarīgo piegādātāju ekonomisko stimulu ieiet tirgū. Atlīdzības sistēma ir administratīvs slogs un sniedz tikai nelielu tiesisko drošību.

2.3. Gaidāmie ieguvumi, ko sniegs šis priekšlikums

Šī priekšlikuma labvēlīgās sekas var apkopot sekojoši:

- Patērētājam

Patērētāji iegūs tiešu labumu no iekšējā tirgus pilnveidošanas un palielinātās konkurences. Neatkarīgais izplatīšanas sektors būs spējīgs piedāvāt plašāka spektra rezerves daļas, tostarp daļas, ko piedāvā oriģināliekārtu piegādātāji, kā arī neatkarīgo ražotāju daļas, kas parasti ir lētākas. Rezultātā daļu ražošana būs daudzveidīgāka, sniedzot remontētājam un/vai apdrošinātājam, tādējādi, galapatērētājam lielāku izvēli un zemāku cenu “jābūt identiskām” daļām. Komisijas rīcībā esošie dati vedina domāt, ka patērētāji maksā 6 līdz 10% uzcenojumu par rezerves daļām, uz kurām attiecas priekšlikums, tajās dalībvalstīs, kurās pastāv dizaina aizsardzība. Pašreiz dažās dalībvalstīs patērētājs par vienu un to pašu dizainu maksā divreiz: pirmo reizi, iegādājoties jaunu automašīnu, un otro reizi, kad automašīnai nepieciešams remonts. Saskaņota remonta klauzula pieliktu punktu pašreizējam stāvoklim.

- Biznesa konkurētspēja un konkurence

Ja nebūs remonta klauzula, patērētājs varēs izvēlēties remontētāju daļām, kas ietvertas virsbūvē, bet ne pašas daļas. Šis priekšlikums plāno labot šo nevienlīdzīgo situāciju un palielināt konkurenci visām daļām un visiem, kuri darbojas šajā vērtību ķēdē. Kaut arī mašīnu ražotāji zaudēs daļu no tirgus, kā arī monopola maksu, šis priekšlikums pavērs biznesa iespējas neatkarīgiem rezerves daļu ražotājiem, galvenokārt maziem un vidējiem uzņēmumiem, un radīs pietiekami liela mēroga Eiropas tirgu, kas ļaus tirgū parādīties jauniem dalībniekiem.

ES mašīnu ražotāju konkurētspēja pret trešo valstu ražotājiem netiks pretēji ietekmēta. ASV dizaina aizsardzība neaptver rezerves daļas. Japānā gan dizaina aizsardzība attiecas arī uz

rezerves daļām ar maksimālo laika periodu 15 gadi. Taču šis priekšlikums ievērojami palielinās tirgu arī ES piegādātājiem, ļaujot tiem ražot rezerves daļas ES esošajām japāņu un citu ārzemju ražojumu automašīnām. 15% no visām ES braucošām automašīnām ir ražotas trešajās valstīs. Šī ievērojamā tirgus daļa nu būs atvērta ES ražotājiem un tieši tādēļ japāņu un amerikāņu transportlīdzekļu ražotāji pretojas liberalizācijai visā ES.

Bez tam, atlīdzības izteiksmē par ieguldījumiem dizaina tiesību turētājiem, faktiskās jaunu dizainu attīstības izmaksas un jaunumu izgudrošanas iepriekšējas stimulēšanas aizsardzība ir tikai no 50 līdz 60 € vienai automašīnai. Ar šo summu var adekvāti rīkoties, piešķirot ekskluzīvas tiesības attiecībā tikai uz dizaina ekspluatāciju kompleksu ražojumu montēšanai un pārdošanai pamattirgū. Transportlīdzekļu ražotājiem noteikti arī turpmāk būs iespēja izmantot dizainu kā tirgdarbības instrumentu savai pamatdarbībai neatkarīgi no tā, vai tehniskās apkopes tirgū pastāvēs aizsardzība vai nepastāvēs.

Kopumā liberalizācija pozitīvi ietekmēs konkurenci ES tehniskās apkopes tirgū. Tā veicinās daudz dinamiskāku tirgu ilgā laika periodā. No uzlabotajiem konkurences apstākļiem īpaši iegūs mazie un vidējie uzņēmumi, kas darbojas šajā sektorā. Ir vērts piebilst, ka pat liberalizētos tirgos, tādus kā Apvienotās Karalistes tirgus, ražotāji līdz šim ir saglabājuši līdz 95% no virsbūves paneļu vadošā tirgus. Tādejādi var secināt, ka maziem un vidējiem uzņēmumiem ir ļoti grūti mazināt ražotāju ietekmi tehniskās apkopes tirgū, tādēļ jo vairāk ir nepieciešami, kā arī neatliekami pilnveidot iekšējo tirgu šajā jomā.

- Nodarbinātība

Pārmaiņas rezerves daļu ražotāju piederošajās tirgus daļās neizbēgami atspoguļosies kā pārmaiņas nodarbinātībā. Pretēji iespējami nelielajai kaitīgajai ietekmei uz nodarbinātību ES mašīnu ražotāju sektorā, mazajiem un vidējiem uzņēmumiem pavērsies iespēja palielināt savu tirgus daļu un radīt jaunas darba vietas. Ir gandrīz skaidri paredzams, ka ES rezerves daļu rūpniecības nodarbinātības jomā būs sagaidāmas sekojošas labvēlīgas sekas:

- Pirmkārt, ES tiks radītas jaunas darbavietas, jo pieaugs rezerves daļu tirgus. Liberalizēts režīms ļaus ES daļu ražotājiem ražot daļas ES un apgādāt ar tām svarīgus eksporta tirgus (ASV, Dienvidamerika, Austrumeiropa). Pašreiz dizaina aizsardzība tehniskās apkopes tirgū nepieļauj šo iespēju.
- Otrkārt, apmēram 15 % no Kopienā esošajām mašīnām tiek importētas no ārzemēm. Šis imports ietver Japānas, Korejas un Savienoto Valstu ražojumus, kā arī ES transportlīdzekļu izgatavotāju automašīnas, kuras ražotas Savienotajās Valstīs un citur. Rezerves daļas šīm automašīnām tiek ražotas gandrīz tikai Japānā, Korejā, Taivānā un Savienotajās Valstīs. Visi iesaistītie transportlīdzekļu izgatavotāji ir reģistrējuši automašīnu sastāvdaļu dizainus ES un viņiem pieder absolūta šī tehniskās apkopes tirgus segmenta kontrole.
- Treškārt, iespējams, ka paaugstināta rezerves daļu pārdošana varētu pozitīvi ietekmēt nodarbinātības tīklu izplatīšanā. Pilnvaroto starpnieku tīklā dažas darbavietas varētu tikt zaudētas, savukārt brīvajā tirgū parādīsies jaunas darbavietas.
- Ceturtkārt un visbeidzot, jāatzīmē, ka automašīnu rūpniecība pati importē daudzas daļas no trešām valstīm: Volkswagen importē spārnus no Dienvidāfrikas, Renault importē pārsegi no Taivānas un Audi importē automobiļa pakaļējās lampas no Brazīlijas. Ja mazie un vidējie uzņēmumi, kas atrodas ES, varētu iegūt lielāku tirgus daļu, šīs darbavietas atgrieztos

ES. Visā visumā liberalizācijai nevajadzētu negatīvi ietekmēt nodarbinātību. Drošība un veselība

Jautājums par rezerves daļu drošību, kvalitāti un struktūras integritāti tiek regulāri apspriests. Šie jautājumi patērētājam ir ļoti svarīgi. Tomēr der atcerēties, ka dizaina aizsardzība ir domāta, lai atlīdzinātu dizaina radītājam par prāta piepūli un aizsargātu produkta izskatu, nevis aizsargātu produkta tehniskās funkcijas vai kvalitāti (kas attiecīgi varētu būt pakļauts patenta vai tirdzniecības zīmes aizsardzībai). Ja bufera dizains nav aizsargāts, jo neatbilst jaunuma prasībām, tas nebūt nenozīmē, ka šis buferis salīdzinājumā ar citu aizsargātu buferi nav drošs.

Produktu, tostarp rezerves daļu, drošību un kvalitāti aizsargā citi EK tiesību akti un attiecīgo valstu tiesību akti, kuros vajadzīgie standarti ir noteikti produktu drošības un tehniskās informācijas pieejamības izteiksmē. It īpaši automobiļu sektorā ir spēkā vairāk nekā 90 direktīvas, kas reglamentē mehānisko transportlīdzekļu konstruēšanu un funkcionēšanu. Pamatdirektīva paredz vispārējos noteikumus, ko piemēro mehānisko transportlīdzekļu modeļa apstiprināšanai. Jebkura ražotāja, kurš veic produkta modeļa apstiprināšanas procedūru, sniegtā informācija ir ārkārtīgi detalizēta. Šī informācija ir jāsniedz neatkarīgi no tā, vai uz produktu attiecas rūpnieciskā dizaina tiesības, vai nē. (Sīkākai informācijai skatīt „Paplašināto ietekmes novērtējumu”). Dizaina tiesības, kas aizsargā produkta izskatu un estētiku, neitrāli ietekmē drošību vai kājāmgaļēju aizsardzību un nespēs sniegt drošības garantijas, ko sniedz citi īpaši mehānismi. Patērētāji iegūtu tieši un/vai netieši no liberalizācijas rezultātā paaugstinātās konkurences un iekšējā tirgus pilnveidošanas.

2.4. Secinājums

Dizaina aizsardzības galvenais nolūks ir piešķirt ekskluzīvās tiesības produkta izskatam, bet nevis monopoltiesības uz pašu produktu. Taču aizsargājot tehniskās apkopes tirgū rezerves daļu dizainus, kuriem praktiski nav alternatīvas, radīsies situācija, kas novestu pie produkta monopola. Dizaina aizsardzība ir domāta, lai ļautu iegūt godīgu peļņu no veiktajiem ieguldījumiem un veicinātu jauninājumu attīstību ar konkurenci, kas sasniegta jaunu produktu ražošanā. Ja trešām pusēm atļauj ražot un izplatīt rezerves daļas, konkurence tiek saglabāta. Ja dizaina aizsardzība tiek paplašināta attiecībā uz rezerves daļām, šādas trešās puses pārkāptu šīs tiesības, konkurence tiktu likvidēta un dizaina tiesību turētājam faktiski tiktu piešķirtas produkta monopoltiesības.

Liberalizācijas risinājums sola tīros ieguvumus daudzējādā ziņā. Tas uzlabotu iekšējā tirgus funkcionēšanu un pieļautu lielāku konkurenci tehniskās apkopes tirgū, kā arī mazo un vidējo uzņēmumu piekļuvi un līdzdalību šajā tirgū. Patērētāja ieguvums būtu lielākas izvēles iespējas un zemākas cenas. Papildus tam, ka tiktu paaugstināta tiesiskā drošība, šis risinājums arī vienkāršotu ikdienas darbu pārvaldēm, tiesām, uzņēmumiem, it īpaši maziem un vidējiem uzņēmumiem, un patērētājiem.

3. NOTEIKUMU PASKAIDROJUMA RAKSTS

1. pants

Laikā, kad pieņēma Direktīvu 98/71/EK par dizainparaugu tiesisko aizsardzību, nebija iespējams saskaņot dizainparauga režīmu attiecībā uz rezerves daļu tehniskās apkopes tirgu. Interesētās puses nevarēja vienoties par dizainparauga aizsardzības nozīmi attiecībā uz kompleksu ražojumu „jābūt identiskām” rezerves daļām. Tādejādi pašreiz direktīvas 14. pants

paredz, ka dalībvalstis šajā jomā saglabā savus esošos likumus un drīkst mainīt šos noteikumus tikai tādā veidā, kas liberalizētu rezerves daļu tirgu.

Šis pants paredz iekšējā tirgus saskaņošanu un pilnveidošanu minētajā jomā, pilnībā liberalizējot rezerves daļu tirgu.

Remonta klauzula neierobežo dizainparauga tiesību turētāja tiesības, bet novērš monopoltiesību esamību rezerves daļu tirgū. Primārā produkta izskata dizainparauga tiesības netiks paplašinātas attiecībā uz produktu sekundārajā tirgū.

Padomes 2001. gada 12. decembra Regulas (EK) Nr. 6/2002 110. panta 1. punktā jau ir paredzēta provizorisks un pārejas perioda Remonta klauzula ar spēkā esamību attiecībā uz Kopienas dizainparaugu³. Ar šo priekšlikumu tiek plānots sasniegt valstu dizainparauga aizsardzības sistēmu saskaņošanu un atbilstību Kopienas dizainparaugam.

Lai patērētāji būtu informēti par konkurējošu rezerves daļu atšķirīgo izcelsmi un varētu izmantot savas izvēles tiesības skaidri zinot, vai rezerves daļa nāk no oriģinālā transportlīdzekļa ražotāja vai no cita avota, šī panta 2. punkts paredz, ka dalībvalstis nodrošina, ka patērētāji tiek pienācīgi informēti par rezerves daļu izcelsmi un var izvēlēties, kuru no konkurējošām rezerves daļām iegādāties, balstoties uz savā rīcībā esošo informāciju.

2. pants

Spēkā stāšanās ir paredzēta vēlākais divu gadu laikā pēc direktīvas pieņemšanas. Tas nozīmē, ka no spēkā stāšanās dienas nevienam dizainparauga tiesību turētājam nebūs tiesību novērst neatkarīgu rezerves daļu ražošanu vai izplatīšanu tehniskās apkopes tirgū. Tam būtu jābūt pēdējam solim, lai īstenotu liberalizāciju rezerves daļu tehniskās apkopes tirgū. Ņemot vērā esošo situāciju dalībvalstīs, Komisija ir ierosinājusi pagarinātu ieviešanas periodu.

³ „...kā Kopienas dizainparaugu neaizsargā tādu dizainparaugu, kas ir sastāvdaļa kompleksā ražojumā und kuru izmanto 19. panta 1. punkta nozīmē ar nolūku labot šo komplekso ražojumu, lai atjaunotu tā sākotnējo izskatu.”.

Priekšlikums

**EIROPAS PARLAMENTA UN PADOMES DIREKTĪVA,
ar ko groza Direktīvu 98/71/EK par dizainparaugu tiesisko aizsardzību**

EIROPAS PARLAMENTS UN EIROPAS SAVIENĪBAS PADOME

ņemot vērā Eiropas Kopienas dibināšanas līgumu un jo īpaši tā 95. pantu,

ņemot vērā Komisijas priekšlikumu⁴,

ņemot vērā Eiropas Ekonomikas un sociālo lietu komitejas atzinumu⁵,

rīkojoties saskaņā ar Līguma 251. pantā izklāstīto procedūru⁶,

- (1) tā kā dizainparauga aizsardzības vienīgais nolūks ir piešķirt ekskluzīvas tiesības produkta izskatam, bet nevis monopoltiesības uz produktu kā tādu; tā kā dizainparaugu, kuriem nav īstas alternatīvas, aizsardzība faktiski novestu pie produkta monopola; tā kā šāda aizsardzība sāktu līdzināties dizainparauga režīma pārkāpšanai; tā kā, ja trešām pusēm ļauj ražot un izplatīt rezerves daļas, tiek saglabāta konkurence; tā kā, ja dizainparauga aizsardzība tiek paplašināta attiecībā uz rezerves daļām, šīs trešās puses pārkāpj šīs tiesības, tiek likvidēta konkurence un dizainparauga tiesību turētājam faktiski tiek piešķirtas produkta monopoltiesības.
- (2) tā kā atšķirības dalībvalstu likumos par aizsargāto dizainparaugu izmantošanu kompleksa ražojuma remontam, lai atjaunotu tā sākotnējo izskatu, ja produkts, kas ietver šo dizainparaugu vai kuram šis dizainparaugs tiek piemērots, veido kompleksa ražojuma, no kura izskata aizsargātais dizainparaugs ir atkarīgs, sastāvdaļas tieši ietekmē iekšējā tirgus struktūru un funkcionēšanu attiecībā uz precēm, kas ietver šos dizainparaugus; tā kā šādas atšķirības var izkropļot konkurenci iekšējā tirgū.
- (3) tā kā, lai iekšējais tirgus funkcionētu raiti, ir nepieciešams tuvināt dalībvalstu dizainparauga aizsardzības likumus attiecībā uz aizsargāto dizainparaugu izmantošanu kompleksa ražojuma remontam, lai atjaunotu tā sākotnējo izskatu.
- (4) tā kā, lai papildinātu Komisijas Regulas Nr. 1400/2002 noteikumus attiecībā uz ražotāja spēju marķēt sastāvdaļas vai rezerves daļas ar savu tirdzniecības zīmi redzamā un efektīvā veidā, dalībvalstis nodrošina, ka patērētāji tiek pienācīgi informēti par rezerves daļu izcelsmi, sniedzot informāciju par tirdzniecības zīmēm vai logo, ar ko marķētas attiecīgās daļas.

⁴ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁵ OV C [...], [...], [...]. lpp.

⁶ OV C [...], [...], [...]. lpp.

(5) Direktīva 98/71/EK ir jāgroza attiecīgi,

IR PIENĒMUŠAS ŠO DIREKTĪVU.

1. pants

Direktīvas 98/71/EK 14. pantu aizstāj ar šādu tekstu:

„14. pants

1. Dizainparauga aizsardzība neattiecas uz dizainparaugu, kas ir kompleksa ražojuma sastāvdaļa, kuru šīs direktīvas 12. panta 1. punktā nozīmē izmanto šā kompleksā ražojuma remontam, lai atjaunotu tā sākotnējo izskatu.
2. Dalībvalstis nodrošina, ka patērētāji ir pienācīgi informēti par rezerves daļu izcelsmi, lai, balstoties uz informāciju, varētu izvēlēties starp konkurējošām rezerves daļām.”

2. pants

1. Dalībvalstīs stājas spēkā normatīvie un administratīvie akti, kas vajadzīgi, lai izpildītu šīs direktīvas prasības vēlākais divu gadu laikā no tās pieņemšanas dienas. Dalībvalstis tūlīt informē Komisiju par šo tiesību aktu tekstu un par šo tiesību aktu un direktīvas korelācijas tabulu.

Kad dalībvalstis pieņem šos tiesību aktus, tajos ietver atsauci uz šo direktīvu vai arī šādu atsauci pievieno to oficiālajai publikācijai. Dalībvalstis nosaka to, kā izdarīt šādas atsauces.

2. Dalībvalstis dara Komisijai zināmus savu tiesību aktu galvenos noteikumus, ko tās pieņem jomā, uz kuru attiecas šī direktīva.

3. pants

Šī direktīva stājas spēkā divdesmitajā dienā pēc tās publicēšanas *Eiropas Savienības Oficiālajā Vēstnesī*.

4. pants

Šī direktīva ir adresēta dalībvalstīm.

Briselē, [...]

*Eiropas Parlamenta vārdā -
priekšsēdētājs
[...]*

*Padomes vārdā -
priekšsēdētājs
[...]*

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