



AZ EURÓPAI KÖZÖSSÉGEK BIZOTTSÁGA

Brüsszel, 14.9.2004
COM(2004) 582 végleges

2004/0203 (COD)

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a formatervezési minták oltalmáról szóló 98/71/EK irányelv módosításáról

(előterjesztő: a Bizottság)

{SEC(2004) 1097}

INDOKLÁS

1. A JAVASLAT HÁTTÉR-ÖSSZEFÜGGÉSEI:

Ez a javaslat az olyan pótalkatrészek formatervezési mintáinak oltalmára vonatkozik, amelyeknek az a rendeltetése, hogy összetett termékek – mint például gépjárművek – megjelenését helyreállítsák. A belső piac teljességét célozza a 98/71/EK irányelvvel elkezdett és részben elért liberalizálási folyamaton keresztül, hogy a verseny növekedjen és a fogyasztóknak nagyobb választási lehetőségük legyen a javítási célra használt pótalkatrészek beszerzésében. Ugyanakkor megtartja a formatervezésbe történő beruházások átfogó ösztönzését, mivel nem érinti az összetett termék gyártásának szakaszában beépített új alkatrészek formatervezési oltalmát.

A jelenlegi helyzet, amikor különböző, ellentétes formatervezési oltalmi rendszerek vannak, amelyben 9 ország liberalizálást hajtott végre és 16 ország a formatervezési oltalmat az alkatrészekre is kiterjeszti, egyáltalán nem kielégítő a belső piac szempontjából. Az autóipari ágazatban, amely a leginkább érintett ágazat, egységes a piac az új kocsikra, de nincs egységes piac a pótalkatrészekre. Az autóalkatrészeket jelenleg nem lehet szabadon gyártani és forgalmazni a Közösségen belül. Emiatt a megosztottság és a Közösség formatervezési rendszerével kapcsolatos bizonytalanság miatt az állampolgárok nincsenek biztonságban afelől, hogy jogszerű-e vagy sem, és melyik tagállamban az, hogy pótalkatrészeket vásároljanak, a Közösség egyes részeiben pedig meg vannak fosztva attól, hogy egymással versengő pótalkatrészek közül válasszanak. Ugyanebből az okból, az alkatrészek gyártói, különösen a KKV-k, nem tudják kihasználni azokat a méretgazdaságossági előnyöket, amelyeket az egységes piac nyújt, és elbátortalanodnak az olyan beruházás- és munkahelyteremtéssel kapcsolatban, amelyet egyébként elvégeznének.

A formatervezési mintaoltalom gazdasági hatását a pótalkatrészek áaira a két oldal érdekcsoportjai megvitatták (azok, akik pártolják, és akik ellenzik a liberalizálást). Az iparszövetségek és más érdekelttek által átadott árösszehasonlítások azonban szóbeszéd, vagy – a legjobb esetben – egyszerű átlagokon alapulnak, néhány alkatrésze és néhány országra vonatkozóan. Ahhoz, hogy jobb adatokat szerezzen be, a Bizottság mélyreható és szisztematikus elemzést végzett, hogy van-e szisztematikus eltérés az eredeti pótalkatrészek áraiban a formatervezési mintaoltalommal rendelkező tagállamok és az azzal nem rendelkező tagállamok között. A tanulmány megállapításai, amelyek a kibővített hatáselemzésben szerepelnek, azt a következtetést támogatják, hogy a piacok szisztematikus torzítottak.

20 gépkocsi-modell 11 pótalkatrészének 9 tagállamból és Norvégiából vett ármintáinak elemzése – ahol 6 ország ad formatervezési mintaoltalmat ezekre az alkatrészekre, 4 pedig nem – azt tárta fel, hogy ezek közül az alkatrészek közül 10 esetében az árak lényegesen magasabbak a formatervezési mintaoltalommal rendelkező tagállamokban, mint azokban a tagállamokban, ahol ilyen nincs. Az egyetlen olyan alkatrész, amelynek ára nem lényegesen magasabb, a fűtőtest – de erre az alkatrésze nem vonatkozik a formatervezési mintaoltalom, mivel nem része a kocsik külső borításának. A többi alkatrésze, a lökhárító, ajtókra, sárhányókra, lámpákra, csomagtartó- és motorházfedelekre, az árak 6,4 % és 10,3 % közötti mértékben voltak magasabbak azokban a tagállamokban, amelyek biztosítják a formatervezési minták oltalmát. Ezek az eredmények azt mutatják, hogy a járműgyártók, mint a jogok birtokosai, jelentős piaci erővel rendelkeznek ezekben a tagállamokban, a fogyasztók kárára.

Összefoglalóan, a jelenlegi helyzet, amelyben vegyes a rendszer, kereskedelmi torzításokat eredményez a belső piacon: az erőforrásokat és a termelést nem a versenyképesség alapján osztják el, és a termelési nem a piaci mechanizmusok határozzák meg. Ez az árak eltérítéséhez és a kereskedelem akadályozásához vezet. Várható, hogy egy liberalizált belső piacon az árak emelkedni fognak. Ezen kívül üzleti lehetőségek és munkahelyek teremthetők a független KKV-k számára, amelyek eddig csak egy szerény piaci részarányt tudtak szerezni, a formatervezési mintaoltalom nélküli tagállamokban is.

A jelenlegi javaslatot egy hosszú ideje folyó vita háttér-összefüggéseibe kell behelyeznünk. A formatervezési minták jogi védelméről szóló 98/71/EK irányelvet¹ 1998. október 13-án fogadták el. Célja az, hogy biztosítsa a formatervezési jog nemzeti rendelkezéseinek egységességét, amelyek a belső piac működését a legközvetlenebbül érintik, magas szintű védelmet biztosítsanak az ipari tulajdon számára, és serkentsék a feldolgozóipari beruházásokat. Az irányelv szerint a termék megjelenése levédhető harmadik személyek által történő felhasználás ellen, ha az egy új és eredeti formatervezési minta. Annakidején azonban nem volt lehetséges a formatervezési rendszert összehangolni a pótalkatrészeknek az utópiacával.

A formatervezési mintaoltalom kizárólagosságot biztosít az új és eredeti formatervezési mintának az egyedi termék (pl. egy váza), egy összetett termék (pl. egy autó) vagy egy alkotóelem (pl. egy ajtólap) megjelenése számára.

Az alkotóelemek elsődleges piaca egy összetett termék kezdeti gyártási és termelési szakaszában történő beépítésüket jelenti. Amint az összetett terméket egy fogyasztónak eladták és felhasználásra került, baleseteket szenvedhet, elromolhat vagy károsodhat, és egyes részeit esetleg ki kell cserélni, vagy ki kell javítani. Ez képezi a másodlagos piacot vagy az utópiacot a pótalkatrészek számára. Ugyanaz az alkatrész beléphet a piacra, mint eredeti alkotóelem (új alkatrész), az elsődleges piacra, vagy pótalkatrészként a másodlagos piacra. de csak a másodlagos piac (az utópiac) az, amely érintett a jelen javaslat által.

Nem minden, a piacon szereplő pótalkatrész lesz érintett e javaslat által. Az érintett pótalkatrészek úgy határozhatók meg, mint „olyan alkotóelem, amelyet egy összetett termék javítására használnak, hogy annak eredeti megjelenését helyreállítsák”. Az összetett termék olyan termék, amely különböző alkotóelemekből vagy alkatrészekből áll, amelyek kicserélhetők, vagy javíthatók, amennyiben a pótalkatrész károsodik. Vannak olyan pótalkatrészek, amelyeknél nem feltétlenül szükséges, hogy az eredeti formatervezési mintát használják a termék eredeti megjelenésének visszaállítására, például azért, mert szabványos formájú vagy funkciójú. Vannak már pótalkatrészek, amelyek esetében a formatervezési mintára szükség van ahhoz, hogy a termék eredeti funkcióját vagy megjelenését helyreállítsák, más szavakkal, az összetett termék alkatrésze vagy alkotóeleme csak egy, az eredeti alkatrésszel azonos pótalkatrészre cserélhető ki. Ezeket gyakran „csereszabatos” pótalkatrészeknek nevezzük, és csak ezek képezik ennek a javaslatnak a tárgyát.

Jelenleg az irányelv nem zárja ki, hogy a pótalkatrészek mintajoggal rendelkezzenek, más szavakkal, az új alkatrésznek az elsődleges piacon megadott védelem ugyanolyan jól alkalmazható a pótalkatrészre a másodlagos piacon vagy az utópiacra. Mindazonáltal, annak a ténynek az ellenére, hogy a tagállamok képtelenek voltak megegyezni az utópiac harmonizálásáról, az irányelv 14. cikke elrendelte, hogy a tagállamoknak fenn kell tartaniuk

¹ HL L 289, 1998.10.28., 28. o.

meglévő jogszabályait e tekintetben, és a vonatkozó rendelkezéseket csak oly módon változtathatják meg, hogy az liberalizálja a pótalkatrész-piacot (a „befagyasztó” megoldás). Mi több, az irányelv 18. cikke előírja, hogy a Bizottságnak elemeznie kell az irányelv következményeit, és változtatásokat kell indítványoznia az irányelvben a pótalkatrész-piac kiteljesítésére. Mivel az irányelv nem változtatta meg a tagállamok meglévő pótalkatrész-rendszereinek kialakult helyzetét – kivéve, hogy a liberalizálást figyelembe vette – az irányelv következményeinek elemzése a jelenlegi szakaszban nem segítené a döntéshozatalt arról, hogy milyen további változások szükségesek. Ehelyett a Bizottság vizsgálatát az utópiacon érvényesülő formatervezési mintaoltalom kérdésére összpontosította.

Most, hogy már valamennyi tagállam átvette a 98/71/EK irányelvet nemzeti szabályozásába, a helyzet a következő:

- Ausztria, Ciprus, a Cseh Köztársaság, Dánia, Észtország, Finnország, Franciaország, Németország, Litvánia, Málta, Lengyelország, Portugália, Szlovákia, Szlovénia és Svédország valójában még mindig rendelkezik formatervezési mintaoltalommal a pótalkatrészekre.
- Belgiumban, Magyarországon, Írországon, Olaszországban, Lettországon, Luxemburgban, Hollandiában, Spanyolországban és az Egyesült Királyságban a javításokról záradékot terveznek, ami lehetővé tenné a formatervezési minta oltalmát az új termékeknél, de meghagyná a lehetőséget az alternatív alkatrészek számára a javításban és a kicserélésben az utópiacon.
- Görögország rendelkezik egy javítási záradékról, amely egy 5 éves védelmi időszakkal, valamint a tisztességes és indokolt díjazással kapcsolódik össze. Ez a díjazási rendszer a gyakorlatban még nem valósult meg.

Fontos párhuzamos fejlemény, hogy az egységes közösségi formatervezési mintára vonatkozó szabályozás, amellyel a Belső Piaci Harmonizációs Hivatal (Alicante) foglalkozik, egy szakasszal előbbre lépett a másodlagos piac liberalizálása felé, a közösségi formatervezési mintákról szóló 6/2002 (EK) tanácsi rendelet 110. cikkének (1) bekezdésével. Ez előírja, hogy „a közösségi formatervezési minta-oltalom nem terjed ki az összetett termék alkotóelemét képező termék mintájának ... hasznosítására, ha az az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítását célozza”. Más szavakkal, a közösségi formatervezési mintaoltalom rendszere szerint oltalom nincs (a formatervezési minták nemzeti jogaival ellentétben) a „csereszabatos” pótalkatrészekre az utópiacon. Ez a szöveg szolgált alapul a mostani javaslatához, amely a nemzeti rendszereket célozza meg.

A formatervezési minták jogi oltalmáról szóló irányelv elfogadása óta a Bizottság egy új, 1400/2002 (EK) rendeletet fogadott el a Szerződés 81. cikke (3) bekezdésének a vertikális megállapodásokra és az összehangolt cselekvések kategóriáira történő alkalmazásáról a gépjármű-iparban². Ez az új szabályozási rendszer megoldott néhány gyakorlati kérdést a pótalkatrészek forgalmazása tekintetében, különösen azt a célkitűzést illetően, hogy védelmezni kell a valódi versenyt a javítási és karbantartási szolgáltatások piacán, többek között oly módon, hogy a felhasználók választhassanak az egymással versengő alkatrészek között. Indazonáltal, nem foglalkozik közvetlenül azzal a sarkalatos kérdéssel, hogy legyen-e oltalom a pótalkatrészekre egy ipari tulajdonjog révén. Így módon az 1400/2002 rendelet nem

² HL 203, 2002.8.1., 30. o.

zárja ki a nemzeti jogszabályok nagyobb mértékű közelítését és liberalizálását a pótalkatrészek vonatkozásában. Ellenkezőleg, a másodlagos piac liberalizálására szükség van a rendelet hasznainak teljes kihasználásához.

2. AZ ÉRDEKELT FELEKKEL FOLYTATOTT KONZULTÁCIÓK EREDMÉNYEI ÉS A HATÁSVIZSGÁLATOK

2.1. A piac leírása

A formatervezési mintaoltalomról szóló vita az összetett termékek utópiacán hosszú ideje (mintegy 15 éve) folyik, és éppen az autóipar váltotta ki, amely különleges esetet képvisel. Ennek fő okai a következők: A forma fontos szerepet játszik a fogyasztó eredeti járműválasztásában, a kocsikkal történhetnek baleseti károsodások, valamint ezek drága és tartós cikkek, amelyeket tulajdonosaik inkább egy alkatrész kicserélésével kijavítanak, mintsem hogy új kocsit vegyenek. Más piaci szektorok sokkal megosztottabbak, a volumenek túl kicsik, illetve a modellek és a formák túl gyorsan változnak ahhoz, hogy a független gyártók számára legyen egy gazdasági ösztönzés a piacra való belépésre.

Fontos észben tartanunk, hogy a pótalkatrészekkel kapcsolatos vita az autóipari járművek és alkotóelemeik teljes piacának csak egy kis részét érinti. Az új alkatrészek nem érintettek, és sok pótalkatrész vagy nem felel meg a formatervezési mintaoltalom kritériumainak, vagy azokat nem használják cserealkatrészként az eredeti jármű átfodó megjelenésének helyreállítására. A különböző érdekeltel által adott becslések jelentős mértékben különböznek. Ahogyan azt a kibővített hatásvizsgálat kifejti, az autóipari cserék teljes piaca 42 és 45 milliárd € között van az EU15-ben. Az ECAR szerint – akik a liberalizálást részesítik előnyben – a jelen javaslat által érintett piac mérete potenciálisan mintegy 25 %-ot, vagyis 9-11 milliárd €-t tehet ki. Az autógyártók azonban úgy vélik, hogy az érintett piac a teljes piacnak csak mintegy 5 %-át jelenti.

Az érintett alkatrészek típusaihoz tartoznak a karosszériaelemek, az autó üvegezése és a világítási egységek. Ezeket szállíthatják járműgyártók (JGy), eredeti felszerelés-szállítók (EF) és független szállítók (FSz). Az ilyen különbségtételek nem merevek, hiszen az eredeti felszerelések szállítói néha a JGy-kkel kötött szerződés alapján dolgoznak, és emellett független szállítókként – még ugyanakkor az alkatrésznek az esetében is. Ez különösen igaz az autóipari üvegezésre és a világításra.

A független szállítóknak nehézséget okoz, hogy erre a piacra bekerüljenek. A meghatározó jellegzetesség ezen a piacon valamennyi termék számára a „csereszabatos” formatervezés, ami azt jelenti, hogy a behelyettesített alkatrészeknek azonosaknak kell lenniük az eredetiekkel. A korszerű autók precíziós kivitelezéséből adódóan a hibatűrési határ gyakran nagyon kicsi. A független szállítók kénytelenek az alkatrészeket az eredeti minták szétszedése alapján lemásolni. Ezzel ellentétben, az eredeti felszerelések szállítói azokat az öntőformákat hasznosítják, amelyeket az elsődleges piacra gyártott alkatrészekhez használnak. A független szállítók arra való képessége, hogy az utópiacot folyamatosan ellássák jó minőségű, nem eredeti alkatrészekkel, azáltal is csökken, hogy rendszeres kisebb változtatások vannak a karosszéria formájában és vonalvezetésében, amelyekre akkor kerül sor, amikor a járműgyártók „frissítik” a modelljeiket. A nem eredeti karosszéria-darabok nem megfelelő illeszkedése lehet az oka annak, hogy sok EF-alkatrész továbbra is jelentős piaci részarányt képvisel, még azokban az országokban is, ahol a formatervezési mintaoltalom liberalizálása a versenyt lehetővé teszi. Ahol a termékjellemzők, a gyártók fejlettsége és az ellátás választéka

az illeszkedés kérdését kevésbé problematikussá teszik (pl. az üvegezés, világítás), az FSz piaci részaránya sokkal nagyobbak tűnik. Ez azt a tényt illusztrálja, hogy a formatervezési mintaoltalmi jogok csak egyik tényezőjét jelentik a járműgyártó arra való képességének, hogy ellenőrzése alatt tartsa a pótalkatrészek utópiacát, bár nem teszi semmivel sem kevésbé fontossá a vele való foglalkozást.

Az autógyártási piacon belül a javaslat a következő alágazatokat érinti majd a leginkább:

- A *karosszéria-elemek* gyártása hagyományosan a járműgyártók alaptevékenysége volt. A fémből készült karosszéria-elemeket még mindig többnyire a járműgyártók maguk gyártják le. Ez a pozíció eltűnőben van, az elemek gyártásának nagyobb kihelyezése mellett, de minden arra utal, hogy a járműgyártók erősen kézben tartják az utópiacot. A műanyag karosszéria-elemeket, mint például a lökhárítókat, gyakran szakosodott vállalatok szállítják, ipari szerződések alapján, amelyek kizárólagosságon alapulnak, a pótalkatrészeket is beleértve. A független karosszériaelem-gyártók teljes forgalma az EU-n belül 375 M€-ra becsülhető (5% a karosszéria-elemek teljes, 7,5 milliárd €-s piacából az EU-15-ben).
- Az *autóüvegezés* piacán az üveggyártók becslése szerint az átlagos szélvédő-csere aránya 5 %, amiből mintegy 10 millió szélvédő lecserélése adódik évente. Az üvegezési termékek utópiaca az EU-15-ben a becslések szerint 1 milliárd €. Van egy *de facto* liberalizálás az autóüvegezési ágazatban, mivel a járműgyártók a gyártóktól szerzik be az alkatrészeket. Az alkatrészek beszerzésének és beillesztésének sémái nagyon különböznek mind a karosszéria-elemekétől, mind a világításától. Az európai autóüvegezési piacot három gyártó uralja: a Pilkington, a Saint Gobain és a Glaverbel. Ezek mindegyik jelentős világméretű jelenléttel rendelkezik azon felül, hogy nagy a részaránya az EU piacán. A becslések szerint együttesen az EU utópiacán 75 %-os részesedéssel bírnak.
- Ami a *világítást* illeti, a beépített világítás utópiaca a becslések szerint 1,22 milliárd €-t tesz ki évente. A számok arra utalnak, hogy ennek mintegy fele az EF-alkatrész. A világítási egységek európai gyártásának zömét Európában ma néhány cég adja: a Valeo, a Hella és az Automotive Lighting. Korábban ezek a cégek szállították ugyanezeket a világításokat az utópiacra is, ahol nagyon kicsi volt az EU-n kívülről jövő verseny. Azt a gépészeti öntőformát, amelyet az EF a világítási egység gyártásához használt, használták azoknak a világításoknak az előállítására is, amelyek aztán az utópiacra kerültek értékesítésre, független forgalmazási csatornákon keresztül, a járműgyártó emblémája nélkül.

Végül hasznos megjegyeznünk, hogy a piac típusából adódóan a pótalkatrészes javítások zöme (egyes becslések szerint 80 %-a) „bontott alkatrész”, amelyeket a biztosítók által fizetett munkáknál használnak fel. A szerelők kifizetése az általuk vállalt munkáért a cserealkatrészek díjazásának és a szokásos munkadíjaknak az egyeztetett díjtáblázata alapján történik.

Az ilyen munkáknál az, hogy a biztosító mondhatja meg, milyen alkatrészeket használjanak a károsodott cikk cseréjére (azaz EF vagy FSz) és azt, hogy mennyi az az ár, amit fizetni hajlandó a cseréért, jelentős piaci hatalomhoz juttatja.

2.2. Konzultáció, tanulmány és hatásvizsgálatok

Az irányelv elfogadása után kísérlet történt arra, hogy kiegyenlített játéktér alakuljon ki az utópiacra, az érintett felek közötti *önkéntes megállapodás* révén. Ennek céljából a Bizottság vállalta a pótalkatrészek piacról szóló, az irányelvvel együtt nyilvánosságra hozott állásfoglalásban, hogy konzultációs folyamatot kezdeményez és koordinál a gépjármű-ágazat

összetett termékeinek alkotóelemeire vonatkozó formatervezési mintaoltalomról, és tájékoztatja az Európai Parlamentet és a Tanácsot annak előrehaladásáról. Egy sor kétoldali megbeszélésre került sor az érdekelt felekkel 2000 októberében és novemberében. A konzultációk következtetése az volt, hogy a felek álláspontjai teljesen ellentétesek maradtak, és túl távoliak ahhoz, hogy önkéntes megállapodásra lehessen jutni.

Az önkéntes megállapodás lehetetlenségéből adódóan, illetve számos egyéb forrás megvizsgálása mellett, a Bizottság megbízást adott egy tanulmány elkészítésére a pótalkatrészek utópiacának lehetséges harmonizálási opcióiról. A tanulmány az autóiparra összpontosított, ami jelzi ennek az ágazatnak a gazdasági hatását.

A tanulmány célja annak megvizsgálása volt, hogy a formatervezési mintaoltalom négy alternatív rendszere milyen jövőbeli hatást gyakorolna a versenyre, a közösségi ipari ágazatokra és a fogyasztókra, a jelenlegi helyzethez, mint alaphoz képest, nevezetesen:

- A jelenlegi helyzet vagy „*status quo*”:
- „Liberalizálás”, vagyis a pótalkatrészek formatervezési mintaoltalma. Ez az opció feltételezi a 98/71/EK irányelv felülvizsgálatát a csereszabatos alkatrészek tekintetében, ami megszüntetné a csereszabatos alkatrészekre vonatkozó formatervezési mintaoltalmat az Európai Unió egészében.
- Olyan rendszer, amely a rövid távú formatervezési mintaoltalomra törekszik. Ennek az alternatívának az esetében a pótalkatrészek formatervezési mintaoltalma csak egy korlátozott időtartamra érvényesülne. Ezt az időszakot követően a pótalkatrészekre többé nem vonatkozna a formatervezési mintaoltalom, és bármely gyártó szabadon gyárthatná azokat.
- A védelemben részesített formatervezési minták használatának díjazási rendszere, beleértve a díjazás megfelelő szintjét. Ennek az opciónak az összefüggéseiben a független gyártók gyárthatnának pótalkatrészeket méltányos díjazás ellenében, amelyet a formatervezési mintaoltalmi jog birtokosának kellene fizetniük.
- A két korábban említett rendszer összekapcsolása, vagyis a *rövid távú* teljeskörű formatervezési mintaoltalomé és a *díjazási* rendszeré az azt követő időszakra.

Mindegyik opcióra a Bizottság értékelése a Bizottság saját kibővített hatásvizsgálatában szerepel, amely a tanulmányon, valamint az autógyártóktól, független szállítóktól és a biztosítóktól kapott további hozzájárulásokon alapult.

Ennek az értékelésnek az alapján a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a formatervezési mintaoltalom kizárása a pótalkatrészek utópiacán az egyetlen hathatós mód a belső piac megvalósítására. A liberalizálás sok szempontból kínál előnyöket, komolyabb hátrányok nélkül. Megjavítaná a belső piac működését, nagyobb versenyt tehetne lehetővé az utópiacra, levinné az árakat a fogyasztók számára, illetve lehetőségeket és munkahelyeket teremtenek a KKV-k számára. Ahogyan a kibővített hatásvizsgálat megmutatja, a többi opció kevés, vagy semmi változást nem hoz a jelenlegi, nem kielégítő helyzethez képest. Az autók korlátozott élettartamára való tekintettel az eredeti gyártó számára korlátozott ideig jogi védelmet biztosító rendszer megszüntetné a független gyártók számára a piacra való belépésre való gazdasági ösztönzést. Egy díjazási rendszer adminisztrációs szempontból nehézkes, és csak csekély jogbiztonságot ad.

2.3. A javaslat várható előnyei

Ennek a javaslatnak a kedvező hatásai a következőkben foglalhatók össze:

- A fogyasztó számára

A fogyasztók közvetlen haszonra tesznek szert a megnövekedett versenyből és a belső piac kiteljesedéséből adódóan. A független forgalmazási ágazat abban a helyzetben lesz, hogy az alkatrészek szélesebb választékát kínálhatja, beleértve az eredeti felszerelés-gyártók alkatrészeit ugyanúgy, mint az általában olcsóbb alkatrészeket a független gyártóktól. Ez az alkatrész-gyártmányok nagyobb változatosságához vezet, ami a javító és/vagy a biztosító – ezáltal pedig a fogyasztó – számára nagyobb választási lehetőséget és a csereszabatos alkatrészeknél alacsonyabb árat biztosít. A Bizottság számai arra utalnak, hogy a fogyasztók 6-10 %-os felárat fizetnek a javaslat által érintett alkatrészekért azokban a tagállamokban, ahol engedélyezett a formatervezési mintaoltalom. Jelenleg egyes tagállamokban a fogyasztók kétszer annyit fizetnek ugyanazért a formatervezési mintáért: egyszer, amikor megveszik az új kocsit, és aztán másodszor, amikor azt javítani kell. A harmonizált javításokra vonatkozó záradék véget vetne ezeknek az állapotoknak.

- A vállalkozás versenyképessége és a verseny

A javítási záradék nélkül a fogyasztónak választási lehetősége van a javítók között a karosszériába beépített alkatrészek esetében, de nincs választási lehetősége maguknak az alkatrészeknek a vonatkozásában. Ez a javaslat ezt az egyenlőtlen helyzetet kívánja orvosolni, és növelni kívánja a versenyt minden alkatrésznél és az értéklánc minden szereplője számára. Miközben az autógyártók el fogják veszíteni piaci részesedésük egy részét, ugyanúgy, ahogyan monopolbevételeiket is, egyúttal üzleti lehetőségek nyílnak meg a független pótalkatrész-gyártók – főként KKV-k – számára, és elégséges méretű európai piac jön létre, ami új belépők megjelenését teszi lehetővé.

Az EU autógyártónak versenyképességét a harmadik országok gyártóival szemben ez nem érinti hátrányosan. Az USA-ban a formatervezési mintaoltalom nem terjed ki a pótalkatrészekre. Az igaz, hogy Japánban a formatervezési mintaoltalom kiterjed a pótalkatrészekre, legfeljebb 15 évi időtartamra. Mégis, ez a javaslat lehetővé teszi, hogy az EU szállítói számára a piac jelentősen megnöjön, mivel lehetővé teszi számukra, hogy alkatrészeket gyártsanak a japán és más külföldi gyártású kocsikhoz az EU-ban. Az EU útjain futó autók 15 %-a harmadik országokban készül. A piacnak ez a jelentős hányada megnyílna az EU gyártói előtt, ezért ellenzik a japán és az amerikai járműgyártók az EU-méretű liberalizálást.

Mi több, a formatervezési mintaoltalmi jogok birtokosai számára a befektetés megtérüléseként egy új formatervezési minta kifejlesztésének és az azt megelőző innovációs ösztönzés tényleges költségei kocsinként mindössze 50-60 €-t tesznek ki. Ezt az összeget megfelelően tudja kezelni olyan kizárólagossági jogok megadása, amelyek a formatervezési minta hasznosításában csak az összetett termék gyártására és az elsődleges piacon történő értékesítésére vonatkoznak. A járműgyártók kétségkívül továbbra is használhatják majd a formatervezést marketingeszközként alaptévékenységükben, függetlenül attól, hogy van-e arra oltalom az utópiacra.

Összességében a liberalizálás pozitív hatást gyakorolna a versenyre az EU utópiacán. Hosszabb távon egy dinamikusabb piacot tenne lehetővé. A jobb versenykörnyezetből

különösen ennek az ágazatnak a KKV-jei húznának hasznot. Érdemes kiemelni azt is, hogy még a liberalizált piacokon is, amilyen az Egyesült Királyság, a gyártók mindeddig megtartották maguknak a karosszéria-elemek piacának akár 95 %-át is. Ezért azt a következtetést vonhatjuk le, hogy rendkívül nehéz a KKV-k számára a gyártók által az utópiac felett gyakorolt ellenőrzés enyhítése, ami méginkább szükségessé, illetve sürgőssé teszi a belső piac kiteljesítését ezen a területen.

- Foglalkoztatás

A pótalkatrész-gyártók piaci részarányaiban bekövetkező változások szükségképpen megmutatkoznak a foglalkoztatásban bekövetkező változásokban. A potenciális, kis mértékű hátrányos foglalkoztatási kihatással szemben az EU autógyártóinál, a KKV-k nyilván növelnék piaci részarányukat és foglalkoztatási lehetőségeket teremtenének. A következő hasznos hatások az EU pótalkatrész-iparának foglalkoztatásában máris indokoltan feltételezhetők:

- Először is, új EU-n belüli munkahelyek jönnének létre a pótalkatrészek piacának megnövekedésével. Egy liberalizált rendszerben az EU alkatrészgyártói gyárthatnak az EU-ban olyan alkatrészeket, amelyekkel fontos exportpiacokat látnak el (USA, Dél-Amerika, Kelet-Európa). Az utópiacra érvényesített formatervezési mintaoltalom jelenleg megtagadja tőlük ezt a lehetőséget.
- Másodszor, a Közösség útjain futó kocsik 15 %-a külföldről importált kocsik. Ez az import magában foglalja többek között a japán, koreai és USA-beli gyártmányokat, de olyan autókat is, amelyeket EU-beli járműgyártók állítanak elő az USA-ban és másutt. Az ezekhez a kocsikhoz való alkatrészeket szinte kizárólagosan Japánban, Koreában, Tajvanon és az USA-ban gyártják. A szóbanforgó járműgyártók mindegyike rendelkezik bejegyzett formatervezési mintákkal az autók alkotóelemeire az EU-ban, és teljes mértékben ellenőrzik az utópiacnak ezt a szegmensét.
- Harmadszor, valószínűsíthető a pozitív nettó foglalkoztatási hatás a forgalmazásban, az alkatrészszállítások megnövekedése miatt. Miközben egyes munkahelyek elveszhetnek a hivatalos forgalmazói hálózatokban, új munkahelyek jelennek meg a szabad piacon.
- Negyedszer és végül, megjegyzendő, hogy az autóipar maga is sok alkatrészt importál harmadik országokból. A Volkswagen sárhányókat importál Dél-Afrikából, a Renault motorháztetőket Tajvanról, és az Audi hátsólámpákat importál Brazíliából. Ha az EU-ban lévő KKV-k nagyobb piaci részarányra tudnának szert tenni, ezek a munkalehetőségek visszatérnének az EU-ba. Mindent összevetve, a liberalizálás nem járna negatív hatással az EU-n belüli foglalkoztatásra.

- Biztonság és egészség

A pótalkatrészek biztonságosságának, minőségének és szerkezeti integritásának kérdése rendszeresen felmerül. Ezek nyilvánvalóan létfontosságúak a fogyasztók számára. A formatervezési mintaoltalom azonban a formatervezési mintát létrehozó szellemi erőfeszítésének megjutalmazására és a termék megjelenésének, nem pedig műszaki funkcióinak vagy minőségének védelmére szolgál (amelyek viszont a szabadalmi vagy védjegy-oltalom tárgyát képezhetik). Ha egy lökhárító formatervezési mintáját nem védik le, mert az nem teljesíti az újszerűség követelményét, az nem jelenti feltétlenül azt, hogy az kevésbé biztonságos, mint bármely más, nem levédett lökhárító.

A termékek – ezen belül a pótalkatrészek – biztonságossága és minősége más EK-jogszabályokkal és nemzeti törvényekkel biztosíthatók, ahol a szükséges szabványokat a termékbiztonság és a műszaki információkhoz való hozzájutás szempontjából állapítják meg. Konkrétabban, az autóipari ágazatban több mint 90 irányelv létezik, amelyek a gépjárművek megépítését és működését szabályozzák. Egy „keretirányelv” írja elő a gépjárművek típusjóváhagyásához szükséges általános szabályokat. Az információk, amelyeket minden, a típusjóváhagyási eljárást végigjáró gyártónak meg kell adnia, rendkívül részletesek. Mindezek az információk követelmények, függetlenül attól, hogy a termékre van-e ipari tulajdonjog, vagy nincs. (Ld. a részletekről a kibővített hatáselemzést). A formatervezési mintaoltalmi jogok, amelyek a termék megjelenését és esztétikáját védik le, semleges hatásúak a biztonságosság és a gyalogosok védelme szempontjából, és nem tudnának biztonsági garanciákat adni, amelyek más, konkrét mechanizmusokon keresztül állnak rendelkezésre. A fogyasztók közvetlenül és/vagy közvetve hasznot húzhatnak a megnövekedett versenyből és a belső piac kiteljesedéséből, a liberalizálás eredményeként.

2.4. Következtetés

A formatervezési mintaoltalom fő rendeltetése az, hogy kizárólagos jogokat biztosítson a termék megjelenése szempontjából, de nem ad monopóliumot a termék, mint olyan felett. A formatervezési minták levédése a gyakorlati alternatíva nélküli pótalkatrészek utópiacán azonban termékmonopóliumhoz vezetne. A formatervezési mintaoltalomnak lehetővé kell tennie az eszközök befektetés tisztességes megtérülését, és bátorítania kell az innovációt a versenyen keresztül, ami az új termékek gyártásával érhető el. Ha harmadik személyek gyárthatnak és forgalmazhatnak pótalkatrészeket, a verseny fennmarad. Ha a formatervezési mintaoltalom kiterjed a pótalkatrészekre, ezek a harmadik felek megsértenék ezeket a jogokat, a verseny kiküszöbölődne és a formatervezési mintaoltalmi jog birtokosa de facto termékmonopóliumra tenne szert.

A **liberalizálási opció** nettó hasznot ígér számos szempontból. Megjavítaná a belső piac működését, nagyobb versenyt tehetne lehetővé az utópiacra, illetve hozzáférést és részvételt a KKV-k számára ezen a piacon. A fogyasztó a szélesebb választékból és az alacsonyabb árakból tenne szert haszonra. A jogbiztonság megnövekedése mellett, ez azzal a következménnyel is járna, hogy egyszerűbbé válnának a mindennapok az igazgatási szerbek, a bíróságok, a vállalatok - különösen a KKV-k – és a fogyasztók számára.

3. A RENDELKEZÉSEK INDOKLÁSA

1. cikk

Akkor, amikor a formatervezési mintaoltalomról szóló 98/71/EK irányelvet elfogadták, nem volt lehetőség a formatervezési mintaoltalmi rendszer harmonizálására a pótalkatrészek utópiacának vonatkozásában. Hiányzott az egyetértés a formatervezési mintaoltalom szerepéről az összetett termékek „csereszabatos” pótalkatrészeinek vonatkozásában. Ezért az irányelv 14. cikke elrendeli, hogy a tagállamoknak fenn kell tartaniuk meglévő jogszabályaikat e tekintetben, és a vonatkozó rendelkezéseket csak oly módon változtathatják meg, hogy az liberalizálja a pótalkatrész-piacot.

Ennek a cikknek az a szándéka, hogy a belső piacot harmonizálja és kiteljesítse ezen a területen, a pótalkatrészek piacának teljes liberalizálásával.

A javítási záradék nem korlátozza a formatervezési mintaoltalmi jogok birtokosainak jogát, hanem megelőzi a monopóliumok létrejöttét a pótalkatrészek piacán. Az elsődleges termék megjelenésére vonatkozó formatervezési mintaoltalmi jog nem terjed ki a termékre a másodlagos piacon.

Egy átmeneti és ideiglenes javítási záradék már elő lett irányozva a 2001. december 12-i 6/2002 (EK) tanácsi rendelet 110. cikkének (1) bekezdésében, a közösségi formatervezési minták tekintetében³. Ez a javaslat a nemzeti formatervezési mintaoltalmi rendszerek harmonizálására és a közösségi formatervezési mintákkal való összeegyeztethetőségük elérésére törekszik.

Annak érdekében, hogy a fogyasztók tájékoztatva legyenek a különböző versengő alkatrészek eredetéről, és élhessenek választási lehetőségükkel, annak teljeskörű ismeretében, hogy a pótalkatrész az eredeti járműgyártótól származik-e vagy más forrásból, ennek a cikknek a (2) bekezdése előírja a tagállamok számára, hogy biztosítaniuk kell a fogyasztók számára a kellő tájékoztatást a pótalkatrészek származásáról, hogy tájékozottan választhassanak a versengő alkatrészek közül.

2. cikk

A hatályba lépés időpontja legkésőbb ennek az irányelvnek az elfogadásától számított két év. Ez azt jelenti, hogy attól az időponttól kezdődően a formatervezési mintaoltalmi jog egyetlen birtokosa sem érvényesítheti azt a jogát, hogy megakadályozza a pótalkatrészek független gyártását vagy forgalmazását az utópiacra. Ez jelentheti majd a végső lépést az utópiac liberalizálásának megvalósításában a pótalkatrészek vonatkozásában. A hosszú megvalósítási időszakot a Bizottság a tagállamok jelenlegi helyzetére való tekintettel javasolja.

³ „...a közösségi formatervezési mintaoltalom nem terjed ki az összetett termék alkotóelemét képező termék mintájának az ezen irányelv 19. cikkének (1) bekezdése szerinti hasznosítására, ha az az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítását célozza”.

Javaslat

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS A TANÁCS IRÁNYELVE

a formatervezési minták oltalmáról szóló 98/71/EK irányelv módosításáról

AZ EURÓPAI PARLAMENT ÉS AZ EURÓPAI UNIÓ TANÁCSA,

tekintettel az Európai Közösséget létrehozó Szerződésre, és különösen annak 95. cikkére,

tekintettel a Bizottság javaslatára⁴,

tekintettel az Európai Gazdasági és Szociális Bizottság véleményére⁵,

A Szerződés 251. cikkében lefektetett eljárással összhangban járva el⁶,

- (1) Mivel a formatervezési mintaoltalom egyetlen rendeltetése az, hogy kizárólagos jogokat biztosítson a termék megjelenésére, nem pedig monopóliumot a termékre, mint olyan; mivel az olyan formatervezési minták levédése, amelyekkel szemben nincs gyakorlati alternatíva, valójában termékmonopóliumhoz vezetne; mivel az ilyen oltalom közel járna a formatervezési minták rendszerével való visszaéléshez; mivel ha harmadik felek gyárthatnának és forgalmazhatnának pótalkatrészeket, az fenntartaná a versenyt; mivel ha a formatervezési mintaoltalom kiterjed a pótalkatrészekre, az ilyen harmadik személyek ezeket a jogokat megsértik, a verseny kiküszöbölődik és a formatervezési mintaoltalmi jog birtokosa de facto termékmonopóliumot kap;
- (2) Mivel a tagállamok jogszabályainak különbségei a levédett formatervezési minták felhasználását illetően egy összetett termék olyan javításának lehetővé tételére, amely visszaállítja annak eredeti megjelenését – amikor a formatervezési mintát magában foglaló vagy azt alkalmazó termék alkotóeleme annak az összetett terméknek, amelynek megjelenése a levédett formatervezési mintától függ – közvetlenül kihatnak a belső piac létrehozására és működésére a formatervezési mintákat megtestesítő áruk tekintetében, mivel az ilyen különbségek torzíthatják a versenyt a belső piacon belül;
- (3) Mivel ezért a belső piac zavartalan működéséhez szükség van a tagállamok formatervezési mintaoltalmi jogszabályainak közelítésére a levédett formatervezési mintáknak egy összetett termék javításához való felhasználásában, annak érdekében, hogy annak eredeti megjelenése helyreálljon;
- (4) Mivel az 1400/2002 bizottsági rendelet rendelkezéseinek kiegészítésére – amely lehetővé teszi, hogy egy gyártó saját kereskedelmi védjegyét vagy emblémáját jól

⁴ HL C [...], [...], [...] o.

⁵ HL C [...], [...], [...] o.

⁶ HL C [...], [...], [...] o.

látható módon és hatékonyan elhelyezze alkotóelemeken és pótalkatrészekben – a tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a fogyasztók megfelelő tájékoztatást kapjanak a pótalkatrészek eredetét illetően, például az érintett alkatrészekben elhelyezett kereskedelmi védjegyekkel vagy emblémákkal kapcsolatos tájékoztatás révén.

(5) A 98/71/EK irányelvet ennek megfelelően módosítani kell.

ELFOGADTA EZT AZ IRÁNYELVET:

1. cikk

A 98/71/EK irányelv 14. cikkének helyébe a következő szöveg lép:

„14. cikk

1. A formatervezési mintaoltalom nem terjed ki az összetett termék alkotóelemét képező termék mintájának az ezen irányelv 12. cikkének (1) bekezdése szerinti hasznosítására, ha az az összetett termék eredeti megjelenésének helyreállítására irányuló javítását célozza.
2. A tagállamoknak gondoskodniuk kell arról, hogy a fogyasztók kellő tájékoztatást kapjanak a pótalkatrészek eredetéről, hogy tájékozottan választhassanak a versengő pótalkatrészek között.”

2. cikk

1. A tagállamoknak hatályba kell léptetniük azokat a törvényeket, rendeleteket és közigazgatási rendelkezéseket, amelyek az ennek az irányelvnek való megfeleléshez szükségesek, legkésőbb két évvel annak elfogadását követően. Haladéktalanul közölniük kell a Bizottsággal a jelzett rendelkezések szövegét, valamint a jelzett rendelkezések és ezen irányelv megfelelési táblázatát.

Amikor a tagállamok elfogadják ezeket a rendelkezéseket, azokban hivatkozni kell erre az irányelvre, vagy azokhoz hivatalos kihirdetésük alkalmával ilyen hivatkozást kell fűzni. A hivatkozás módját a tagállamok határozzák meg.

2. A tagállamok közlik a Bizottsággal nemzeti joguknak azokat a főbb rendelkezéseit, amelyeket az ezen irányelv által szabályozott területen fogadnak el.

3. cikk

Ez a rendelet az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* történt közzététele utáni huszadik napon lép hatályba.

4. cikk

Ennek az irányelvnek a tagállamok a címzettjei.

Kelt Brüsszelben, [...]

Az Európai Parlament részéről
Elnök
[...]

A Tanács részéről
Elnök
[...]

LEGISLATIVE FINANCIAL STATEMENT

Policy area(s): Internal Market for Goods and Services

Activit(y/ies): liberalise the aftermarket in spare parts

TITLE OF ACTION: PROPOSAL FOR A DIRECTIVE OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL AMENDING DIRECTIVE 98/71/EC OF THE EUROPEAN PARLIAMENT AND OF THE COUNCIL OF 13 OCTOBER 1998 ON THE LEGAL PROTECTION OF DESIGNS.

1. BUDGET LINE(S) + HEADING(S)

12 02 01 Implementation and development of the Internal Market

12 01 04 01 Implementation and development of the Internal Market – Expenditure on administrative management

2. OVERALL FIGURES

2.1. Total allocation for action (Part B): € million for commitment

Not applicable

2.2. Period of application:

(start and expiry years)

Indefinite

2.3. Overall multiannual estimate of expenditure:

(a) Schedule of commitment appropriations/payment appropriations (financial intervention) *(see point 6.1.1)*

Not applicable

€ million *(to three decimal places)*

	Year [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 and subs. Years]	Total
Commitments							
Payments							

(b) Technical and administrative assistance and support expenditure *(see point 6.1.2)*

Commitments							
Payments							

Subtotal a+b							
Commitments							
Payments							

(c) Overall financial impact of human resources and other administrative expenditure *(see points 7.2 and 7.3)*

Commitments/ payments							
--------------------------	--	--	--	--	--	--	--

TOTAL a+b+c							
Commitments							
Payments							

2.4. Compatibility with financial programming and financial perspective

[x] Proposal is compatible with existing financial programming.

[...] Proposal will entail reprogramming of the relevant heading in the financial perspective.

[...] Proposal may require application of the provisions of the Interinstitutional Agreement.

2.5. Financial impact on revenue:⁷

[x] Proposal has no financial implications (involves technical aspects regarding implementation of a measure)

OR

[...] Proposal has financial impact – the effect on revenue is as follows:

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

⁷

For further information, see separate explanatory note.

(€ million to one decimal place)

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

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

3. BUDGET CHARACTERISTICS

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

4. LEGAL BASIS

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

5. DESCRIPTION AND GROUNDS

5.1. Need for Community intervention ⁸

5.1.1. Objectives pursued

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

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

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

⁸ For further information, see separate explanatory note.

5.1.2. Measures taken in connection with ex ante evaluation

(This involves:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

5.1.3. Measures taken following ex post evaluation

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

5.2. Action envisaged and budget intervention arrangements

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

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

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

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

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

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

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

the concrete measures to be taken to implement the action ;

the immediate outputs of each action; and

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

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

5.3. Methods of implementation

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

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

6. FINANCIAL IMPACT

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

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

6.1.1. Financial intervention

Commitments (in € million to three decimal places)

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

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

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

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

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

Commitments (in € million to three decimal places)

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

If necessary explain the method of calculation

¹⁰ For further information, see separate explanatory note.

7. IMPACT ON STAFF AND ADMINISTRATIVE EXPENDITURE

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

7.1. Impact on human resources

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

7.2. Overall financial impact of human resources

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

The amounts are total expenditure for twelve months.

7.3. Other administrative expenditure deriving from the action

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

The amounts are total expenditure for twelve months.

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

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

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

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

8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

8.1. Follow-up arrangements

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

8.2. Arrangements and schedule for the planned evaluation

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

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

9. ANTI-FRAUD MEASURES

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

IMPACT ASSESSMENT FORM

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

TITLE OF PROPOSAL

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

DOCUMENT REFERENCE NUMBER

COM(2004) 582

THE PROPOSAL

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

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

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

THE IMPACT ON BUSINESS

2. Who will be affected by the proposal?

– which sectors of business?

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- on employment

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

- on investment and the creation of new businesses

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

- on the competitiveness of businesses

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

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

- on the consumer

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

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

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

The proposal does not contain specific measures for SMEs.

CONSULTATION

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

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

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

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

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

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

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

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

The following interested parties were consulted:

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