



**RAAD VAN
DE EUROPESE UNIE**

**Brussel, 20 september 2004 (30.11)
(OR. fr)**

12555/04

**Interinstitutioneel dossier:
2004/0203 (COD)**

**PI 64
CODEC 1021**

VOORSTEL

van:	de Europese Commissie
d.d.:	17 september 2004
Betreft:	Voorstel voor een richtlijn van het Europees Parlement en de Raad tot wijziging van Richtlijn 98/71/EG inzake de rechtsbescherming van modellen

Hierbij gaat voor de delegaties het voorstel van de Commissie dat bij brief van mevrouw Patricia BUGNOT, aan de heer Javier SOLANA, secretaris-generaal/hoge vertegenwoordiger, is toegezonden *.

Bijlage: COM(2004) 582 def.

* Dit voorstel gaat vergezeld van een uitgebreide effectbeoordeling, die in addendum 1 bij dit document is opgenomen.



COMMISSIE VAN DE EUROPESE GEMEENSCHAPPEN

Brussel, 14.9.2004
COM(2004) 582 definitief

2004/0203 (COD)

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 98/71/EG inzake de rechtsbescherming van modellen

(ingediend door de Commissie)

{SEC(2004) 1097}

TOELICHTING

1. INHOUD VAN HET VOORSTEL

Dit voorstel heeft betrekking op de modelbescherming voor vervangingsonderdelen die bestemd zijn om "samengestelde voortbrengselen", zoals motorvoertuigen, hun oorspronkelijke vorm terug te geven. Het voorstel is bedoeld om de interne markt te voltooien door voortzetting van het liberaliseringsproces dat met Richtlijn 98/71/EG begonnen en gedeeltelijk gerealiseerd is, om zo de concurrentie te vergroten en de consument een grotere keuze te bieden wat betreft de herkomst van vervangingsonderdelen voor reparaties. Tegelijkertijd houdt het voorstel de stimulansen tot het investeren in nieuwe modellen in stand, doordat het niet van invloed is op de modelbescherming voor nieuwe onderdelen die worden gebruikt bij de vervaardiging van een samengesteld voortbrengsel.

Momenteel komen uiteenlopende en deels strijdige regelingen voor modelbescherming naast elkaar voor: in negen lidstaten heeft er liberalisering plaatsgevonden, terwijl in zestien lidstaten de modelbescherming ook geldt voor vervangingsonderdelen. Voor de interne markt is deze situatie uiterst onbevredigend. In de automobielsector, die het meest met dit probleem te maken heeft, is er een interne markt voor nieuwe voertuigen, maar niet voor vervangingsonderdelen. Die mogen namelijk op dit moment in de Gemeenschap niet vrij vervaardigd en verhandeld worden. Als gevolg van deze fragmentatie en de onzekerheid omtrent de toekomstige regeling voor modellen in de Gemeenschap is het voor de burgers niet duidelijk of, en in welke lidstaat, zij sommige vervangingsonderdelen legaal kunnen aanschaffen en hebben zij in bepaalde delen van de Gemeenschap op dat gebied geen keuzemogelijkheid. Om dezelfde redenen kunnen producenten van onderdelen, met name ondernemingen in het MKB, geen gebruikmaken van de schaalvoordelen die een interne markt zou bieden en wordt het doen van investeringen en het scheppen van werkgelegenheid in deze sector ontmoedigd.

De economische gevolgen van modelbescherming voor de prijzen van vervangingsonderdelen zijn besproken door belangengroepen van zowel de voor- als de tegenstanders van liberalisering. De prijsvergelijkingen waarmee brancheverenigingen en andere betrokken partijen komen, zijn echter gebaseerd op anekdotische gegevens of in het gunstigste geval gemiddelde waarden voor bepaalde onderdelen en bepaalde landen. Om betere gegevens te krijgen heeft de Commissie door middel van een diepgaande, methodische analyse onderzocht of de prijzen van originele vervangingsonderdelen in lidstaten met, respectievelijk zonder modelbescherming systematische verschillen vertonen. De resultaten van dit onderzoek, die in de uitgebreide effectbeoordeling worden besproken, bevestigen de conclusie dat de markten stelselmatig verstoord worden.

Analyse van een steekproef van prijzen van elf vervangingsonderdelen voor twintig voertuigmodellen in negen lidstaten plus Noorwegen (in zes van deze landen geldt voor de onderdelen modelbescherming en in vier niet) leert dat tien van die onderdelen significant duurder zijn in de lidstaten waar modelbescherming geldt. Het enige onderdeel dat niet aanmerkelijk duurder is, is de radiator, maar die valt niet onder de modelbescherming omdat hij geen deel uitmaakt van de buitenkant van een auto. De overige onderdelen – bumpers, deuren, spatborden, lampen, achterkleppen en motorkappen – waren tussen 6,4% en 10,3% duurder in landen waar modelbescherming geldt. Uit deze resultaten blijkt dat de voertuigfabrikanten als houders van het modelrecht in deze lidstaten een grote marktmacht hebben, wat nadelig is voor de consument.

Kortom, de huidige situatie met een gemengde beschermingsregeling leidt tot verstoring van de handel op de interne markt: de inzet van middelen en de productie worden niet op basis van

het concurrentievermogen bepaald en er werken geen marktmechanismen op de productie. Dit leidt tot prijsverstoringen en handelsbelemmeringen. Verwacht kan worden dat een geliberaliseerde interne markt tot lagere prijzen zal leiden. Bovendien worden er dan bedrijfskansen en banen gecreëerd voor onafhankelijke ondernemingen in het MKB, die tot dusverre slechts een klein marktaandeel konden verwerven, ook in landen zonder modelbescherming.

Dit voorstel moet worden beschouwd tegen de achtergrond van een al jaren lopende discussie. Richtlijn 98/71/EG inzake de rechtsbescherming van modellen[†] is op 13 oktober 1998 goedgekeurd. Zij is bedoeld om de nationale wettelijke bepalingen inzake modellen die de werking van de interne markt het meest rechtstreeks beïnvloeden op elkaar af te stemmen, waardoor een hoog beschermingsniveau voor industriële eigendom gegarandeerd wordt en investeringen in de industrie worden bevorderd. Krachtens de richtlijn kunnen de uiterlijke kenmerken van een voortbrengsel worden beschermd tegen gebruik door derden als het gaat om een nieuw en oorspronkelijk ontwerp. Destijds kon de wettelijke regeling voor modellen op de secundaire markt in vervangingsonderdelen echter nog niet geharmoniseerd worden.

Modelbescherming verleent exclusiviteit aan een nieuw en oorspronkelijk model voor de uiterlijke kenmerken van een artikel (bv. een vaas), een samengesteld voortbrengsel (bv. een auto) of een onderdeel (bv. een autoportier).

De primaire onderdelenmarkt is de markt voor onderdelen die worden gebruikt bij de vervaardiging van een nieuw samengesteld voortbrengsel. Wanneer dat samengestelde voortbrengsel aan een consument wordt verkocht en vervolgens gebruikt wordt, kan er een ongeluk mee gebeuren of kan het op andere wijze kapotgaan of beschadigd raken, waardoor soms onderdelen ervan vervangen of gerepareerd moeten worden. Daarvoor is de secundaire markt of "aftermarket" voor vervangingsonderdelen. Precies dezelfde onderdelen kunnen op de primaire markt als nieuw onderdeel en op de secundaire markt als "vervangingsonderdeel" voorkomen. Dit voorstel is echter alleen van invloed op de secundaire markt.

Niet alle vervangingsonderdelen op de markt zullen gevolgen van dit voorstel ondervinden. Het gaat om vervangingsonderdelen die vallen onder de definitie: "een onderdeel voor het repareren van een samengesteld voortbrengsel met de bedoeling het zijn oorspronkelijke vorm terug te geven". Een samengesteld voortbrengsel is een voortbrengsel dat bestaat uit meerdere onderdelen die als ze kapot zijn, door een vervangingsonderdeel vervangen of daarmee gerepareerd kunnen worden. Voor sommige vervangingsonderdelen is het niet essentieel dat het oorspronkelijke model gebruikt wordt om het voortbrengsel zijn oorspronkelijke vorm of functie terug te geven, bijvoorbeeld omdat het vervangingsonderdeel een standaardvorm of -functie heeft. Bij andere vervangingsonderdelen is het model wel nodig voor het herstellen van de oorspronkelijke functie of vorm, dat wil zeggen dat het onderdeel van het samengestelde voortbrengsel alleen kan worden vervangen door een vervangingsonderdeel dat identiek is aan het oorspronkelijke onderdeel. Dit worden vaak "must match"-vervangingsonderdelen genoemd en alleen op dergelijke onderdelen heeft dit voorstel betrekking.

Richtlijn 98/71/EG sluit bescherming van vervangingsonderdelen door een modelrecht op dit moment niet uit; de bescherming van het model van een nieuw onderdeel op de primaire markt kan dus ook gelden voor het vervangingsonderdeel op de aftermarket. De lidstaten konden geen overeenstemming bereiken over harmonisatie op de aftermarket, maar wel bepaalt artikel 14 van de richtlijn dat de lidstaten hun bestaande wettelijke bepalingen op dit gebied handhaven en die bepalingen alleen mogen wijzigen als daarmee een liberalisering van de

[†] PB L 289 van 28.10.1998, blz. 28.

markt voor vervangingsonderdelen wordt verkregen (de "freeze plus"-oplossing). Wat meer is, artikel 18 van de richtlijn bepaalt dat de Commissie de gevolgen van de richtlijn moet analyseren en een voorstel tot wijziging van de richtlijn moet indienen met het oog op de voltooiing van de interne markt in vervangingsonderdelen. Aangezien de richtlijn alleen een verdergaande liberalisatie toeliet en verder de bestaande situatie betreffende de modelbescherming voor vervangingsonderdelen in de lidstaten handhaafde, zou een analyse van de gevolgen van de richtlijn zelf in dit stadium geen nut hebben om uit te maken welke verdere wijzigingen nodig zijn. Daarom heeft de Commissie haar aandacht gericht op de specifieke kwestie modelbescherming op de aftermarket.

Nu alle lidstaten Richtlijn 98/71/EG in nationale wetgeving hebben omgezet, ziet de situatie er als volgt uit:

- in Cyprus, Denemarken, Duitsland, Estland, Finland, Frankrijk, Litouwen, Malta, Oostenrijk, Polen, Portugal, Slovenië, Slowakije, Tsjechië en Zweden is de modelbescherming voor vervangingsonderdelen gehandhaafd;
- in België, Hongarije, Ierland, Italië, Letland, Luxemburg, Nederland, Spanje en het Verenigd Koninkrijk is er een reparatieclausule, waardoor nieuwe producten modelbescherming kunnen genieten maar de mogelijkheid geboden wordt om op de aftermarket alternatieve onderdelen voor reparatie of vervanging te gebruiken;
- Griekenland heeft een reparatieclausule in combinatie met een beschermingstermijn van vijf jaar en een redelijke en billijke vergoeding. Dit vergoedingssysteem is nog niet in de praktijk toegepast.

Een belangrijke parallelle ontwikkeling is dat de wetgeving betreffende het unitaire Gemeenschapsmodel dat door het Bureau voor harmonisatie binnen de interne markt (Alicante) wordt beheerd, een verdere stap naar liberalisering van de secundaire markt heeft gedaan met artikel 110, lid 1, van Verordening (EG) nr. 6/2002 van de Raad betreffende Gemeenschapsmodellen. Volgens deze bepaling "...bestaat er geen bescherming als Gemeenschapsmodel voor een model dat een onderdeel vormt van een samengesteld voortbrengsel dat wordt gebruikt voor de reparatie van dit samengestelde voortbrengsel om het de oorspronkelijke uiterlijke kenmerken terug te geven". Met andere woorden, de modellenregeling van de Gemeenschap biedt in tegenstelling tot nationale modelrechten geen bescherming voor "must match"-vervangingsonderdelen op de aftermarket. Die tekst is als uitgangspunt genomen voor het huidige voorstel met betrekking tot de nationale regelingen.

Na de goedkeuring van de richtlijn inzake de rechtsbescherming van modellen heeft de Commissie een nieuwe verordening goedgekeurd, Verordening (EG) nr. 1400/2002 betreffende de toepassing van artikel 81, lid 3, van het Verdrag op groepen verticale overeenkomsten en onderling afgestemde feitelijke gedragingen in de motorvoertuigensector[‡]. Deze nieuwe regeling heeft een aantal praktische problemen uit de weg geruimd betreffende de distributie van vervangingsonderdelen, met name dankzij de doelstelling om daadwerkelijke mededinging op de reparatie- en onderhoudsmarkt te beschermen, onder andere door de gebruikers de mogelijkheid te bieden om tussen concurrerende vervangingsonderdelen te kiezen. De essentiële vraag of vervangingsonderdelen al dan niet door industriële-eigendomsrechten beschermd mogen worden, is hierbij echter niet opgelost. Ondanks Verordening nr. 1400/2002 is er dus nog steeds behoefte aan een grotere onderlinge aanpassing en liberalisering van de nationale wetgeving inzake vervangingsonderdelen.

[‡] PB L 203 van 1.8.2002, blz. 30.

Liberalisering op de secundaire markt is zelfs essentieel om de voordelen van die verordening volledig tot hun recht te laten komen.

2. RESULTATEN VAN HET OVERLEG MET DE BETROKKEN PARTIJEN EN DE EFFECTBEOORDELINGEN

2.1. Beschrijving van de markt

De discussie over modelbescherming op de aftermarket voor samengestelde voortbrengselen is al lange tijd aan de gang (zo'n 15 jaar) en is destijds juist op gang gebracht door de automobielsector, die een geval apart vormt. De voornaamste redenen hiervoor zijn dat het model bij de aanvankelijke keuze van de consument voor een bepaalde auto een grote rol speelt, dat aan auto's door ongevallen schade kan ontstaan en dat het hier gaat om dure, duurzame artikelen die hun eigenaars liever met vervangingsonderdelen laten repareren dan dat zij een nieuwe auto kopen. Andere marktsectoren zijn veel sterker gefragmenteerd en daar zijn de volumes zo gering en veranderen de modellen zo snel dat er voor onafhankelijke producenten geen economische stimulans is om zich op de markt te begeven.

Er mag niet uit het oog verloren worden dat de discussie over vervangingsonderdelen maar een klein deel van de totale markt voor motorvoertuigen en onderdelen daarvan betreft. Nieuwe onderdelen blijven hierin buiten beschouwing en een groot deel van de vervangingsonderdelen voldoet niet aan de criteria voor modelbescherming of wordt niet gebruikt om de uiterlijke kenmerken van het oorspronkelijke voertuig te herstellen. De schattingen van de verschillende belanghebbende partijen lopen sterk uiteen. Zoals is toegelicht in de uitgebreide effectbeoordeling heeft de vervangingsmarkt voor motorvoertuigen in de EU15 een totale waarde van zo'n 42 à 45 miljard euro. Volgens de ECAR, die voorstander van liberalisering is, zou dit voorstel van invloed zijn op ongeveer 25% van de markt, dat wil zeggen 9-11 miljard euro. De voertuigfabrikanten schatten echter dat het om slechts 5% van de totale markt gaat.

De voornaamste soorten onderdelen waar het om gaat, zijn carrosseriedelen, ruiten en verlichtingseenheden. Die kunnen worden geleverd door voertuigfabrikanten, leveranciers van originele onderdelen ("OE-leveranciers") en onafhankelijke leveranciers. Deze categorieën zijn niet strikt gescheiden: zo kunnen OE-leveranciers tegelijkertijd onder contract aan voertuigfabrikanten leveren en als zelfstandige leverancier optreden – zelfs voor hetzelfde onderdeel. Dit geldt in het bijzonder voor autoruiten en -verlichting.

Voor onafhankelijke leveranciers is het moeilijk om deze markt te betreden. Kenmerkend voor alle producten op deze markt is dat het om "must match"-producten gaat, wat betekent dat de vervangingsonderdelen identiek aan de oorspronkelijke onderdelen moeten zijn. Als gevolg van de precisie-engineering die in moderne auto's wordt toegepast, is de marge voor fouten vaak uiterst gering. Onafhankelijke leveranciers moeten hun toevlucht nemen tot reverse engineering van OE-onderdelen. OE-leveranciers kunnen daarentegen gebruikmaken van de gietvormen die bij de productie van onderdelen voor de primaire markt worden gebruikt. De mogelijkheden van onafhankelijke leveranciers om de aftermarket te voorzien met niet-originele onderdelen van hoge kwaliteit worden ook beperkt doordat de voertuigfabrikanten van tijd tot tijd kleine veranderingen aanbrengen in de vorm en het ontwerp van de carrosserie als zij hun modellen "opfrissen". De slechtere pasvorm van niet-originele carrosseriedelen is waarschijnlijk de reden waarom OE-onderdelen nog steeds een aanzienlijk marktaandeel hebben, ook in landen waar dankzij liberalisering van de modelbescherming concurrentie mogelijk is. Op gebieden waar de pasvorm als gevolg van de karakteristieken van de artikelen, de perfectionering van de fabrikant en het leveringspatroon minder problematisch zijn (bv. ruiten, verlichting), is het marktaandeel van de onafhankelijke

leveranciers kennelijk veel groter. Dit illustreert dat het modelrecht niet de enige factor is waarmee de voertuigfabrikanten de aftermarket voor vervangingsonderdelen kunnen controleren, wat overigens niet wegneemt dat er iets aan gedaan moet worden.

Binnen de voertuigenmarkt zullen de volgende subsectoren de meeste gevolgen van het voorstel ondervinden:

- De vervaardiging van *carrosseriedelen* was van oudsher een kernactiviteit van de voertuigfabrikanten. Metalen carrosseriedelen worden nog steeds hoofdzakelijk door de voertuigfabrikanten zelf gemaakt. Hun positie is weliswaar aan het verzwakken doordat de vervaardiging van carrosseriedelen meer en meer uitbesteed wordt, maar alles wijst erop dat de voertuigfabrikanten nog een sterke greep op de aftermarket hebben. Carrosseriedelen van kunststof, zoals bumpers, worden vaak geleverd door gespecialiseerde bedrijven op basis van industriële contracten met een exclusiviteitsbeding, ook voor vervangingsonderdelen. De totale omzet van de onafhankelijke producenten van carrosseriedelen in de EU kan worden geschat op 375 miljoen euro (5% van de totale markt voor carrosseriedelen die in de EU15 7,5 miljard euro waard is).
- Wat de markt voor *autoruiten* betreft, ligt het gemiddelde vervangingspercentage van voorruit naar schatting van de fabrikanten daarvan op 5%, wat een markt van zo'n 10 miljoen te vervangen voorruit per jaar betekent. De aftermarket voor ruiten in de EU15 wordt geschat op 1 miljard euro. De sector autoruiten is in feite geliberaliseerd aangezien de voertuigfabrikanten deze onderdelen betrekken bij de producenten. De levering en montage verlopen hier volgens heel andere patronen dan bij carrosseriedelen en verlichtingseenheden. De Europese markt voor autoruiten wordt gedomineerd door drie fabrikanten: Pilkington, Saint-Gobain en Glaverbel. Elk van hen bezit niet alleen in de EU maar ook daarbuiten een aanzienlijk marktaandeel. Naar schatting hebben zij samen 75% van de EU-aftermarket in handen.
- Wat *verlichting* betreft wordt de totale aftermarket geschat op 1,22 miljard euro per jaar. Ongeveer de helft hiervan zou bestaan uit OE-onderdelen. Het overgrote deel van de productie van verlichtingseenheden in Europa is tegenwoordig afkomstig van maar een paar bedrijven, namelijk Valeo, Hella en Automotive Lighting. Deze bedrijven leveren dezelfde lampen ook al sinds jaar en dag aan de aftermarket, met nauwelijks enige concurrentie van buiten de EU. Met de gietvorm die voor de OE-productie van een verlichtingseenheid wordt gebruikt, worden lampen gemaakt die via onafhankelijke distributiekkanalen, zonder het logo van de voertuigfabrikant, op de aftermarket verkocht worden.

Tenslotte moet erop worden gewezen dat gezien de aard van de markt het merendeel (volgens sommige schattingen 80%) van de reparaties na een aanrijding gebeurt en door de verzekering betaald wordt. Bij de montage gelden overeengekomen standaardtarieven voor de vervangingsonderdelen en het arbeidsloon.

De verzekeraars hebben in deze gevallen dus een grote invloed op de markt, omdat zij kunnen voorschrijven hoe het beschadigde onderdeel moet worden vervangen (door een origineel onderdeel of een van een onafhankelijke producent) en hoeveel zij daarvoor willen betalen.

2.2. Raadpleging, studie en effectbeoordeling

Na de goedkeuring van Richtlijn 98/71/EG is getracht op de aftermarket een gelijk speelveld te creëren door middel van een *vrijwillige overeenkomst* tussen de betrokken partijen. Daartoe heeft de Commissie zich er in een bij de richtlijn gepubliceerde verklaring betreffende de aftermarket in vervangingsonderdelen toe verbonden overleg op gang te brengen en te coördineren over de bescherming van modellen voor onderdelen van samengestelde voortbrengselen in de sector motorvoertuigen en het Europees Parlement en de Raad op de

hoogte te houden van de ontwikkelingen. In oktober en november 2000 heeft een reeks bilaterale bijeenkomsten met belanghebbende partijen plaatsgevonden. De conclusie van dit overleg was dat de partijen lijnrecht tegenover elkaar zullen blijven staan en dat hun standpunten te zeer uiteen liggen om tot een vrijwillige overeenkomst te komen.

Aangezien er geen vrijwillige overeenkomst kon worden bereikt, heeft de Commissie zich verder uitvoerig geïnformeerd en met name een uitgebreide effectbeoordeling laten uitvoeren betreffende de verschillende opties om de aftermarket in vervangingsonderdelen te harmoniseren. Deze studie richtte zich vooral op de sector motorvoertuigen gezien de grote economische gevolgen in deze sector.

De studie was bedoeld om na te gaan wat de gevolgen voor de concurrentie, de industriële sectoren in de Gemeenschap en de consumenten zouden zijn van vier mogelijke wettelijke regelingen voor modelbescherming ten opzichte van de huidige situatie, waarbij gekeken is naar:

- handhaving van de huidige situatie (status quo);
- "liberalisering", dat wil zeggen geen enkele modelbescherming voor vervangingsonderdelen. Hiertoe moet Richtlijn 98/71/EG worden gewijzigd wat betreft "must match"-onderdelen, zodat die nergens in de Europese Unie meer onder de modelbescherming vallen;
- een stelsel met modelbescherming van beperkte duur. Deze mogelijkheid houdt in dat de modelbescherming voor vervangingsonderdelen slechts voor een beperkte tijd geldt. Na deze periode vervalt de modelbescherming voor vervangingsonderdelen en mogen zij door iedereen worden geproduceerd;
- een vergoedingstelsel voor het gebruik van beschermde modellen, waarbij de hoogte van de vergoeding wordt aangegeven. Volgens deze optie kunnen onafhankelijke producenten vervangingsonderdelen vervaardigen tegen betaling van een redelijke vergoeding aan de houder van het modelrecht;
- een combinatie van de twee hiervoor genoemde stelsels, dus modelbescherming van *beperkte duur* en daarna gedurende een bepaalde tijd een systeem van *vergoedingen*.

De Commissie heeft de verschillende mogelijkheden beschouwd in haar uitgebreide effectbeoordeling, die gebaseerd is op bovengenoemde studie en bijdragen van de voertuigfabrikanten, onafhankelijke leveranciers en verzekeraars.

Op grond van deze beoordeling is de Commissie tot de conclusie gekomen dat de enige doeltreffende manier om tot een interne markt te komen het afschaffen van modelbescherming voor vervangingsonderdelen op de aftermarket is. Liberalisering biedt tal van voordelen en heeft geen grote nadelen. De werking van de interne markt wordt verbeterd, er kan meer concurrentie op de aftermarket komen, de prijzen voor de consument dalen en er worden kansen en banen voor het MKB gecreëerd. Uit de uitgebreide effectbeoordeling blijkt dat de andere mogelijkheden in de huidige, onbevredigende situatie weinig of geen verandering zouden brengen. Gezien de beperkte levensduur van auto's zou een regeling waarbij de oorspronkelijke producenten gedurende een bepaalde periode rechtsbescherming genieten, onafhankelijke leveranciers de economische stimulans ontnemen om zich op de markt te begeven. Een vergoedingstelsel levert veel administratieve rompslomp en biedt weinig rechtszekerheid.

2.3. Van het voorstel verwachte voordelen

De voordelen van dit voorstel kunnen als volgt worden samengevat:

- Voor de consument

De consument profiteert rechtstreeks van de toegenomen concurrentie en de voltooiing van de interne markt. De onafhankelijke distributeurs kunnen een breder scala aan onderdelen aanbieden, zowel onderdelen van OE-leveranciers als de doorgaans goedkopere onderdelen van onafhankelijke producenten. Dit zal leiden tot een ruimere sortering onderdelen, waardoor de hersteller en/of de verzekeraar, en dus ook de eindconsument, een grotere keuze heeft in "must match"-onderdelen en daarvoor een lagere prijs betaalt. Uit de cijfers van de Commissie valt op te maken dat de consument in lidstaten waar modelbescherming toegestaan is, 6 à 10% meer betaalt voor de vervangingsonderdelen waarop dit voorstel betrekking heeft. In sommige lidstaten betaalt de consument op dit moment tweemaal voor hetzelfde model, namelijk op het moment dat hij een nieuwe auto koopt en wanneer die gerepareerd moet worden. Met een geharmoniseerde reparatieclausule zou hieraan een eind komen.

- Concurrentievermogen van het bedrijfsleven en concurrentie

Zonder reparatieclausule kan de consument kiezen tot welke hersteller hij zich voor carrossiereparaties wendt, maar niet welke onderdelen die daarvoor gebruikt. Dit voorstel beoogt deze ongelijke situatie te verhelpen en de concurrentie in alle delen van de waardeketen en voor alle spelers daarin te bevorderen. De voertuigfabrikanten zullen weliswaar hun marktaandeel en de opbrengsten van hun monopoliepositie kleiner zien worden, maar anderzijds ontstaan er commerciële kansen voor onafhankelijke producenten van vervangingsonderdelen, vooral in het MKB, en wordt er een Europese markt gecreëerd waarop ook plaats is voor nieuwkomers.

Het concurrentievermogen van de voertuigfabrikanten in de Gemeenschap ten opzichte van producenten in derde landen zal geen nadelige gevolgen ondervinden. In de Verenigde Staten geldt voor vervangingsonderdelen geen modelbescherming. In Japan is dat wel het geval, tot maximaal 15 jaar. Dit voorstel zal echter ook de markt voor leveranciers in de EU aanzienlijk vergroten, doordat zij onderdelen kunnen vervaardigen voor Japanse en in andere derde landen geproduceerde voertuigen in de EU. 15% van het voertuigenbestand van de EU wordt daarbuiten geproduceerd. Dit grote marktaandeel zou voor producenten in de EU toegankelijk worden en om die reden zijn de Japanse en Amerikaanse voertuigfabrikanten tegen liberalisering op communautair niveau.

Een verder argument betreft de vergoeding voor de door de houders van een modelrecht gedane investering: het blijkt namelijk dat de feitelijke kosten voor de ontwikkeling van een nieuw model en de instandhouding van stimulansen voor innovatie slechts 50 à 60 euro per auto bedragen. Dit kan naar behoren worden gecompenseerd door een uitsluitend recht te verlenen dat alleen betrekking heeft op het gebruik van het model voor de productie en verkoop van het samengestelde voortbrengsel op de primaire markt. De voertuigfabrikanten zullen ook in de toekomst modellen als marketinginstrument kunnen inzetten voor hun kernactiviteiten, los van de vraag of er modelbescherming op de aftermarket is.

Alles tezamen zal liberalisering een positief effect hebben op de concurrentie op de aftermarket in de EU. Op de lange duur zal de markt dynamischer worden. Het verbeterde concurrentieklimaat zal vooral voor het midden- en kleinbedrijf van deze sector van nut zijn. Opgemerkt moet worden dat ook op geliberaliseerde markten, zoals in het VK, de fabrikanten tot nu toe tot 95% van de belangrijkste markt in carrosseriedelen behouden hebben. Geconcludeerd kan worden dat het voor het MKB uiterst moeilijk is om de greep van de fabrikanten op de aftermarket te verminderen, wat het des te noodzakelijker en dringender maakt om de interne markt op dit terrein te voltooien.

- Werkgelegenheid

Verschuivingen in de marktaandelen van onderdelenproducenten zullen automatisch doorwerken in de werkgelegenheid. Tegenover het eventuele kleine nadelige effect op de werkgelegenheid bij de Europese voertuigfabrikanten staat de vergroting van het marktaandeel van het MKB die tot nieuwe banen zal leiden. De volgende gunstige effecten op de werkgelegenheid in de sector vervangingsonderdelen in de EU kunnen redelijkerwijs worden verwacht:

- ten eerste zullen er in de EU nieuwe banen worden geschapen door de groei van de markt voor vervangingsonderdelen. Dankzij liberalisering kunnen de onderdelenfabrikanten in de EU vervangingsonderdelen produceren voor belangrijke exportmarkten (VS, Zuid-Amerika, Oost-Europa). De modelbescherming op de aftermarket maakt dat op dit moment onmogelijk;
- ten tweede wordt zo'n 15% van de voertuigen in de Gemeenschap uit derde landen ingevoerd. Het gaat hier onder meer om Japanse, Koreaanse en Amerikaanse merken, maar ook om auto's die in de Verenigde Staten en elders geproduceerd zijn door voertuigfabrikanten uit de EU. De onderdelen voor deze auto's worden vrijwel alleen in Japan, Korea, Taiwan en de VS geproduceerd. Alle betrokken voertuigfabrikanten hebben modellen voor auto-onderdelen in de EU gedeponneerd en hebben volledige controle over dit segment van de aftermarket;
- ten derde zal de toegenomen verkoop van vervangingsonderdelen waarschijnlijk een gunstig netto-effect op de werkgelegenheid in de distributiesector tot gevolg hebben. Er kunnen weliswaar enkele banen verloren gaan bij de netwerken van geautoriseerde dealers, maar er ontstaan nieuwe banen op de vrije markt;
- ten slotte moet erop worden gewezen dat de voertuigindustrie zelf veel onderdelen uit derde landen importeert: Volkswagen voert spatborden in uit Zuid-Afrika, Renault motorkappen uit Taiwan en Audi achterlichten uit Brazilië. Als MKB-ondernemingen in de EU een groter marktaandeel kunnen verwerven, zal die werkgelegenheid naar de EU terugkomen. Alles tezamen zal liberalisering de werkgelegenheid in de EU niet nadelig beïnvloeden.

- Veiligheid en gezondheid

De veiligheid, kwaliteit en structurele integriteit van vervangingsonderdelen worden vaak ter sprake gebracht. Deze aspecten zijn uiteraard voor de consument van het grootste belang. Modelbescherming is echter bedoeld om de intellectuele inspanningen van de ontwerper van een model te belonen en om het uiterlijk van het voortbrengsel te beschermen, niet het technische functioneren of de kwaliteit ervan (dit zou onder de octrooi- respectievelijk de merkbescherming vallen). Als het model van een bumper niet beschermd is omdat het niet aan het nieuweidsvereiste voldoet, betekent dat nog niet dat die bumper minder veilig is dan een andere, wel beschermde bumper.

De veiligheid en kwaliteit van producten, ook van vervangingsonderdelen, worden gewaarborgd door andere communautaire en nationale wetgeving, waarin de nodige normen zijn vastgelegd op het gebied van productveiligheid en toegang tot technische informatie. Voor de sector motorvoertuigen zijn er meer dan negentig richtlijnen die de constructie en werking van motorvoertuigen regelen. Een "kaderrichtlijn" bevat algemene voorschriften voor de goedkeuring van motorvoertuigen. Een fabrikant moet voor de goedkeuringsprocedure betreffende een product zeer uitvoerige informatie verstrekken. Deze informatie moet worden verstrekt ongeacht of het product door een modelrecht beschermd wordt. (Zie de uitgebreide effectbeoordeling voor nadere bijzonderheden.) Modelrechten, die de uiterlijke en esthetische kenmerken van een product beschermen, hebben geen gevolgen voor de veiligheid of voor de bescherming van voetgangers en kunnen dan ook geen veiligheidsgaranties bieden; daarvoor

bestaan andere, specifieke mechanismen. De consument profiteert direct en/of indirect van de toegenomen concurrentie en de voltooiing van de interne markt als gevolg van de liberalisering.

2.4. Conclusie

Het voornaamste doel van modelbescherming is het verlenen van een uitsluitend recht op de uiterlijke kenmerken van een voortbrengsel, maar geen monopolie op dat voortbrengsel als zodanig. De bescherming van modellen op de aftermarket voor vervangingsonderdelen waarvoor in de praktijk geen alternatief bestaat, leidt echter tot een monopolie op het voortbrengsel. Modelbescherming moet het mogelijk maken om een billijke compensatie te krijgen voor de gedane investering en om innovatie te bevorderen door concurrentie, met als resultaat de vervaardiging van nieuwe producten. Als derden de mogelijkheid hebben om vervangingsonderdelen te produceren en te distribueren, wordt de concurrentie in stand gehouden. Wordt echter de modelbescherming uitgebreid tot vervangingsonderdelen, dan zouden die derden inbreuk maken op die rechten; concurrentie wordt daardoor onmogelijk gemaakt en de houder van het modelrecht krijgt in feite een monopoliepositie.

Liberalisering zal in tal van opzichten voordelig zijn. De werking van de interne markt wordt verbeterd en er kan meer concurrentie op de aftermarket komen, die beter toegankelijk wordt voor het MKB. De consument profiteert van een ruimere keuze en lagere prijzen. Naast de grotere rechtszekerheid zal er ook minder rompslomp zijn voor overheidsinstanties, rechtbanken, bedrijven (met name in het MKB) en consumenten.

3. ARTIKELSGEWIJZE TOELICHTING

Artikel 1

Toen Richtlijn 98/71/EG inzake de rechtsbescherming van modellen werd goedgekeurd, kon geen harmonisatie bereikt worden van de voorschriften voor modellen wat de aftermarket voor vervangingsonderdelen betreft. Er was geen overeenstemming over de rol van modelbescherming ten aanzien van "must match"-vervangingsonderdelen voor samengestelde voortbrengselen. Daarom luidt artikel 14 van die richtlijn nu dat de lidstaten hun bestaande wettelijke bepalingen op dit gebied handhaven en die bepalingen alleen mogen wijzigen als daarmee een liberalisering van de markt voor vervangingsonderdelen wordt verkregen.

Dit artikel is bedoeld om de interne markt op dit gebied te harmoniseren en te voltooien door volledige liberalisering van de markt voor vervangingsonderdelen.

De reparatieclausule legt het recht van de houders van een modelrecht niet aan banden, maar voorkomt dat zij op de markt voor vervangingsonderdelen een monopoliepositie verkrijgen. Het modelrecht op de uiterlijke kenmerken van een primair voortbrengsel wordt niet uitgebreid tot dat voortbrengsel op de secundaire markt.

Artikel 110, lid 1, van Verordening (EG) nr. 6/2002 van de Raad van 12 december 2001 bevat al een tijdelijke reparatieclausule met betrekking tot Gemeenschapsmodellen[§]. Dit voorstel beoogt de nationale regelingen voor modelbescherming te harmoniseren en in overeenstemming te brengen met de regeling voor het Gemeenschapsmodel.

Om de consumenten te informeren over de verschillende concurrerende mogelijkheden om vervangingsonderdelen te betrekken, zodat zij met kennis van zaken kunnen kiezen of het

[§] "...bestaat er geen bescherming als Gemeenschapsmodel voor een model dat een onderdeel vormt van een samengesteld voortbrengsel dat in de zin van artikel 19, lid 1, wordt gebruikt voor de reparatie van dit samengestelde voortbrengsel om het de oorspronkelijke uiterlijke kenmerken terug te geven".

vervangingsonderdeel van de oorspronkelijke voertuigfabrikant komt of van een andere leverancier, bepaalt lid 2 van dit artikel dat de lidstaten ervoor moeten zorgen dat de consumenten naar behoren geïnformeerd worden over de oorsprong van de vervangingsonderdelen en een goed geïnformeerde keuze tussen concurrerende onderdelen kunnen maken.

Artikel 2

De richtlijn moet uiterlijk twee jaar na de goedkeuring ervan zijn omgezet. Vanaf die datum kan een houder van een modelrecht zich dus niet meer op dat recht beroepen om de onafhankelijke productie of distributie van vervangingsonderdelen voor de aftermarket tegen te houden. Daarmee zou de aftermarket voor vervangingsonderdelen volledig geharmoniseerd moeten zijn. De Commissie stelt een verlengde omzettingstermijn voor in verband met de huidige situatie in de lidstaten.

Voorstel voor een

RICHTLIJN VAN HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD

tot wijziging van Richtlijn 98/71/EG inzake de rechtsbescherming van modellen

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gelet op het Verdrag tot oprichting van de Europese Gemeenschap, en met name op artikel 95,

Gezien het voorstel van de Commissie^{**},

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité^{††},

Volgens de procedure van artikel 251 van het Verdrag^{‡‡},

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) Modelbescherming heeft alleen het verlenen van een uitsluitend recht op de uiterlijke kenmerken van een voortbrengsel tot doel, niet het verlenen van een monopolie op dat voortbrengsel als zodanig. De bescherming van modellen waarvoor in de praktijk geen alternatief bestaat, leidt in feite tot een monopolie op het voortbrengsel. Een dergelijke bescherming staat vrijwel gelijk aan misbruik van de wettelijke regeling inzake modellen. Als derden de mogelijkheid hebben om vervangingsonderdelen te produceren en te distribueren, wordt de concurrentie in stand gehouden. Wordt echter de modelbescherming uitgebreid tot vervangingsonderdelen, dan zouden die derden inbreuk maken op deze rechten; concurrentie wordt daardoor onmogelijk gemaakt en de houder van het modelrecht krijgt in feite een monopoliepositie.
- (2) De verschillen in de wetgevingen van de lidstaten inzake het gebruik van beschermde modellen voor het repareren van een samengesteld voortbrengsel om dat zijn oorspronkelijke uiterlijke kenmerken terug te geven, wanneer het model toegepast wordt op of verwerkt is in een voortbrengsel dat een onderdeel vormt van een samengesteld voortbrengsel waarvan de uiterlijke kenmerken bepalend zijn voor het beschermde model, zijn rechtstreeks van invloed op de totstandbrenging en werking van de interne markt voor de goederen waarin deze modellen zijn belichaamd. Deze verschillen kunnen de concurrentie op de interne markt vervalsen.
- (3) Voor de goede werking van de interne markt is het daarom noodzakelijk de wetgevingen van de lidstaten inzake de bescherming van modellen nader tot elkaar te brengen wat betreft het gebruik van beschermde modellen voor het repareren van een samengesteld voortbrengsel om dat zijn oorspronkelijke uiterlijke kenmerken terug te geven.
- (4) Ter aanvulling van de bepalingen van Verordening (EG) nr. 1400/2002 van de Commissie wat betreft de mogelijkheid van de fabrikant om zijn merk of logo

^{**} PB C [...] van [...], blz. [...].

^{††} PB C [...] van [...], blz. [...].

^{‡‡} PB C [...] van [...], blz. [...].

daadwerkelijk en op een duidelijk zichtbare wijze op onderdelen of vervangingsonderdelen aan te brengen, moeten de lidstaten ervoor zorgen dat de consumenten naar behoren geïnformeerd worden over de oorsprong van vervangingsonderdelen, bijvoorbeeld door middel van informatie over de merken of logo's op de desbetreffende onderdelen.

(5) Richtlijn 98/71/EG moet dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBBEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

Artikel 1

Artikel 14 van Richtlijn 98/71/EG wordt vervangen door:

"Artikel 14

1. Er bestaat geen bescherming als model voor een model dat een onderdeel vormt van een samengesteld voortbrengsel dat in de zin van artikel 12, lid 1, wordt gebruikt voor de reparatie van dit samengestelde voortbrengsel om het de oorspronkelijke uiterlijke kenmerken terug te geven.
2. De lidstaten zorgen ervoor dat de consumenten naar behoren worden geïnformeerd over de oorsprong van vervangingsonderdelen, zodat zij met kennis van zaken tussen concurrerende vervangingsonderdelen kunnen kiezen."

Artikel 2

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk twee jaar na de vaststelling aan deze richtlijn te voldoen. Zij delen de Commissie die bepalingen onverwijld mede, alsmede een transponeringstabel ter weergave van het verband tussen die bepalingen en deze richtlijn.
Wanneer de lidstaten die bepalingen aannemen, wordt in die bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.
2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

Artikel 3

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag volgende op die van haar bekendmaking in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Artikel 4

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, [...]

Voor het Europees Parlement
De Voorzitter
[...]

Voor de Raad
De Voorzitter
[...]

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:^{§§}

[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.)

^{§§} 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 ***

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.

*** 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;^{†††}*

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 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);

^{†††} For minimum information requirements relating to new initiatives, see SEC(2000) 1051.

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)⁺⁺⁺**

(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

⁺⁺⁺ 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 B C	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.
Other human resources		0	0	0	
Total		2	0	2	

7.2. Overall financial impact of human resources

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

The amounts are total expenditure for twelve months.

7.3. Other administrative expenditure deriving from the action

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

The amounts are total expenditure for twelve months.

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

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

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

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

8. FOLLOW-UP AND EVALUATION

8.1. Follow-up arrangements

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

8.2. Arrangements and schedule for the planned evaluation

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

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

9. ANTI-FRAUD MEASURES

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

IMPACT ASSESSMENT FORM

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

TITLE OF PROPOSAL

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

DOCUMENT REFERENCE NUMBER

COM(2004) 582

THE PROPOSAL

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

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

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

THE IMPACT ON BUSINESS

2. Who will be affected by the proposal?

– which sectors of business?

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

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

- vehicle manufacturers
- original equipment suppliers
- independent suppliers.

- which sizes of business (what is the concentration of small and medium-sized firms)?

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

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

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

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

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

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

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

- on employment

Liberalisation would have an affect on who produces the spare parts and the channels 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 Asociacion 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