

E 2699

ASSEMBLEE NATIONALE

DOUZIÈME LÉGISLATURE

SENAT

SESSION ORDINAIRE DE 2004-2005

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale
le 4 octobre 2004

Annexe au procès-verbal de la séance du 7 octobre 2004

TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE
L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT.

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil
modifiant la directive 98/71/CE sur la protection juridique des
dessins ou modèles.

COM (2004) 582 final

**FICHE DE TRANSMISSION DES PROJETS D'ACTES
DES COMMUNAUTES EUROPEENNES ET DE L'UNION EUROPEENNE**

- article 88-4 de la Constitution -

INTITULE

COM (2004) 582 final

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 98/71/CE sur la protection juridique des dessins ou modèles.

N A T U R E	S.O. Sans Objet	<p>Observations :</p> <p>Dès lors que la proposition de directive, devenue la directive 98/71/CE sur la protection juridique des dessins ou modèles, avait été considérée comme devant être soumise à l'Assemblée nationale et au Sénat, la présente proposition, qui tend à modifier la directive 98/71/CE, doit elle-même, en tout état de cause, être soumise au Parlement en application de l'article 88-4 de la Constitution.</p>
	L Législatif	
	N.L. Non Législatif	
<p>Date d'arrivée au Conseil d'Etat :</p> <p align="center">21/09/2004</p>		
<p>Date de départ du Conseil d'Etat :</p> <p align="center">29/09/2004</p>		



COMMISSION DES COMMUNAUTÉS EUROPÉENNES

Bruxelles, le 14.9.2004
COM(2004) 582 final

2004/0203 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

modifiant la directive 98/71/CE sur la protection juridique des dessins ou modèles

(présentée par la Commission)

{SEC(2004) 1097}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

Cette proposition concerne la protection du dessin des pièces de rechange qui servent à rendre l'apparence initiale aux produits complexes, comme les véhicules automobiles. L'objectif de la proposition est de compléter le marché intérieur par le biais du processus de libéralisation commencé et partiellement atteint par la directive 98/71/CE, pour accroître la concurrence et offrir au consommateur plus de choix en ce qui concerne l'origine des pièces de rechange utilisées pour la réparation. Dans le même temps, la proposition maintient une incitation globale à investir dans le dessin car elle ne touche pas à la protection du dessin des nouvelles pièces incorporées au stade de la fabrication du produit complexe.

La situation actuelle dans laquelle existent des régimes différents ou opposés de protection du dessin des pièces de rechange, neuf Etats membre ayant libéralisé ce secteur alors que seize autres ont étendu leur protection à ces pièces, est totalement insatisfaisante du point de vue du marché intérieur. Dans le secteur automobile, qui est le secteur le plus affecté, il y a un marché intérieur pour les voitures neuves mais pas pour les pièces de rechange. Actuellement les pièces de rechange automobiles ne peuvent pas être produites et commercialisées librement dans la Communauté. A cause de cette fragmentation et des hésitations récentes sur l'évolution du régime du dessin dans la Communauté, les citoyens ne peuvent être certains de savoir si et dans quel Etat membre l'achat de certaines pièces de rechange est légal, et ils sont dépourvus dans certains endroits de la Communauté de la possibilité de choisir entre des pièces de rechange concurrentes. Pour la même raison, les producteurs de pièces ne peuvent pas profiter des économies d'échelle offertes par le marché intérieur et ils sont découragés à générer l'investissement et de l'emploi qui pourrait en découler.

L'impact économique de la protection du dessin sur les prix des pièces de rechanges a été débattu par les différents groupes d'intérêt (pour et contre la libéralisation). Cependant, les comparaisons des prix fournies par les associations de l'industrie et par d'autres acteurs sont principalement basées sur des éléments de preuves plutôt anecdotiques ou, au mieux, sur de simples moyennes calculées pour quelques catégories de pièces dans quelques pays. Dans le but d'obtenir de meilleures données, la Commission a entrepris une analyse systématique et approfondie visant à évaluer s'il existe une différence systématique entre les prix de pièces originales de rechange dans les Etats membres avec protection du dessin par rapport aux Etats membres ne connaissant pas cette protection. Les résultats de cette étude, qui sont décrits dans l'Etude d'impact approfondie amènent à conclure qu'il existe systématiquement des distorsions.

L'analyse d'un échantillon de prix de 11 pièces de rechange de 20 modèles de voitures dans 9 Etats membres et la Norvège (parmi ces pays 6 accordent la protection du dessin de ces pièces alors que 4 ne le font pas) a révélé que les prix de 10 de ces pièces sont substantiellement plus élevés dans les Etats membres avec protection du dessin que dans les Etats membres ne connaissant pas cette protection. La seule pièce pour laquelle le prix n'est pas substantiellement plus élevé est le radiateur, mais c'est la seule pièce dans cet exemple qui ne bénéficie pas de protection du dessin car ce n'est pas une pièce visible. Pour d'autres pièces, pare-chocs, portières, ailes, lampes, couvercles et capots, les prix étaient entre 6,4 % et 10,3 % plus élevés dans les pays qui accordent une protection du dessin. Ces résultats montrent que les producteurs d'automobiles, en tant que détenteurs du droit, exercent une influence considérable sur les marchés de ces Etats membres au détriment des consommateurs.

La situation actuelle, caractérisée par un régime mixte de protection, crée des distorsions des flux commerciaux dans le marché intérieur : ressources et production n'y sont pas allouées sur la base de l'offre la plus compétitive et la production n'est pas déterminée par les mécanismes du marché. Ceci amène à une distorsion de prix et à des obstacles au commerce. L'on peut s'attendre à ce que dans un marché intérieur libéralisé, les prix baissent. Cela suscitera de plus des opportunités commerciales et des possibilités de création d'emplois pour les PME indépendantes, qui jusqu'alors n'ont pu obtenir qu'une partie modeste du marché, même dans des Etats membres sans protection du dessin.

Le débat dans lequel la proposition actuelle se situe a une longue histoire. La directive 98/71/CE sur « la protection juridique des dessins ou modèles¹ » a été adoptée le 13 octobre 1998. Son but est de veiller à la cohérence entre les dispositions nationales relatives aux dessins ou aux modèles qui ont l'incidence la plus directe sur le fonctionnement du marché intérieur, d'assurer un haut niveau de protection de la propriété industrielle et d'encourager les investissements dans le secteur manufacturier. Selon cette directive, l'apparence d'un produit est protégée contre l'usage par des tiers à la condition que le dessin soit nouveau et original. Cependant, au moment de l'adoption de cette directive, il n'a pas été possible d'harmoniser le régime des dessins et modèles pour le marché des pièces de rechange.

La protection du dessin octroie un droit exclusif à l'auteur d'un dessin nouveau et original de l'apparence d'un produit individuel (ex. un vase), d'un produit complexe (ex. une voiture) ou d'une pièce (ex un élément de carrosserie).

Le marché primaire des pièces détachées concerne leur incorporation au stade de la construction ou de la production initiale d'un produit complexe. Une fois que ce produit complexe est vendu à un consommateur et utilisé, il peut subir des accidents, pannes ou dommages et les pièces devront être remplacées ou réparées. Ceci constitue le marché secondaire de pièces de rechange. La même pièce peut également entrer sur le marché en tant que pièce originale (nouvelle pièce) dans le marché primaire, ou en tant que pièce de rechange dans le marché secondaire. Seul le marché secondaire est visé par la présente proposition.

Toutes les pièces de rechange sur le marché ne seront pas visées par cette proposition. Les pièces détachées sont définies comme étant des «pièces utilisées dans le but de permettre la réparation d'un produit complexe en vue de lui rendre son apparence initiale». Un produit complexe est un produit composé de différents éléments ou pièces pouvant être remplacés ou réparés en cas de dommages à l'aide d'une pièce détachée. Il existe des pièces détachées dont la structure n'est pas un facteur déterminant pour restituer l'apparence originale du produit. Il existe d'autres pièces détachées dont le modèle doit obligatoirement être utilisé pour restituer la fonction ou l'apparence originale du produit, en d'autres termes, la pièce ou la composante du produit complexe ne peut être remplacée que par une pièce «must match» (pièces identiques aux pièces d'origine). Seules ces pièces font l'objet de la présente proposition.

Actuellement, la directive n'exclut pas la protection des pièces détachées par le droit conféré au dessin, c'est-à-dire que la protection accordée à la conception de la nouvelle pièce sur le marché primaire peut être également appliquée aux pièces détachées sur le marché secondaire ou marché des pièces de rechange. Toutefois, bien que les Etats membres n'ont pas été en mesure de se mettre d'accord sur l'harmonisation des pièces de rechange, l'article 14 de la directive prévoit que les États membres maintiennent en vigueur leurs dispositions législatives

¹ JO 289 du 28.10.98, p. 28.

existantes à cet égard et ne peuvent les modifier que dans le but de libéraliser le marché des pièces détachées (la solution dite «freeze plus»). De plus, l'article 18 de la directive prévoit que la Commission fera une analyse des conséquences de la directive et proposera les modifications nécessaires pour compléter le marché intérieur en ce qui concerne les pièces de rechange. Etant donné que la directive n'a pas changé le status quo des régimes existants dans les Etats membres à l'exception des modifications vers la libéralisation, l'analyse des conséquences de la directive elle-même à ce stade ne serait pas utile pour décider quels changements sont nécessaires. La Commission a donc concentré son analyse sur le sujet spécifique de la protection du dessin dans le marché secondaire.

À ce jour, tous les États membres ont transposé la directive 98/71/CE dans leur législation nationale. La situation est la suivante :

- L'Allemagne, l'Autriche, Chypre, la République tchèque, le Danemark, l'Estonie, la Finlande, la France, la Lituanie, Malte, la Pologne, le Portugal, la Slovaquie, la Slovénie et la Suède ont, jusqu'à présent, maintenu la protection des dessins ou modèles pour les pièces de rechange.
- La Belgique, la Hongrie, l'Irlande, l'Italie, la Lettonie, le Luxembourg, les Pays-Bas, l'Espagne et le Royaume-Uni ont prévu une clause de réparations qui autorise la protection de nouveaux produits, mais qui permet d'utiliser d'autres pièces de rechange pour les réparations ou les remplacements sur le marché des pièces détachées.
- La Grèce a prévu une clause de réparations combinée à une durée de protection de 5 ans et une rémunération équitable et raisonnable. Ce système de rémunération n'a pas été appliqué.

Un développement parallèle important a été que la législation sur le dessin unitaire communautaire géré par l'Office d'harmonisation pour le marché intérieur (Alicante) a franchi un pas supplémentaire vers la libéralisation du marché secondaire par le biais de l'article 110 (1) du Règlement (CE) du Conseil n° 6/2002 sur le dessin communautaire. Cette disposition prévoit que « une protection au titre du dessin ou modèle communautaire n'existe pas à l'égard d'un dessin ou modèle qui constitue une pièce d'un produit complexe ... dans le but de permettre la réparation de ce produit complexe en vue de lui rendre son apparence initiale ». En d'autres termes il n'y a pas de protection du dessin communautaire pour les pièces de rechange « must match ». Ce texte a été pris comme base pour la présente proposition laquelle concerne les régimes nationaux.

Depuis l'adoption de la directive sur la protection juridique des dessins et modèles, la Commission a adopté un nouveau règlement (CE) n°1400/2002 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et des pratiques concertées dans le secteur automobile². Ce nouveau régime juridique a résolu quelques questions pratiques concernant la distribution de pièces de rechange afin, en particulier, de garantir une concurrence effective sur le marché des services de réparation et d'entretien et de permettre, entre autres aux utilisateurs, de choisir entre des pièces de rechange concurrentes. Toutefois ce règlement ne traite pas directement de la question cruciale de la protection ou non des pièces de rechange par un droit de propriété industrielle. Le règlement 1400/2002 ne remet pas en cause la nécessité de rapprocher et de libéraliser davantage les législations

² JO 203 du 1.8.2002, p. 30.

nationales relatives aux pièces de rechange. Au contraire, la libéralisation du marché secondaire est indispensable pour tirer un maximum d'avantages de ce règlement.

2. RESULTATS DE LA CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET EVALUATION D'IMPACT

2.1. Description du marché

La discussion relative à la protection des dessins et modèles sur le marché des pièces détachées pour des produits complexes dure depuis longtemps (près de 15 ans) et a été déclenchée, précisément, par le secteur automobile qui constitue un cas particulier. Cela est dû au fait que le dessin joue un rôle important dans le choix du véhicule par le consommateur, que les voitures peuvent être endommagées, coûtent cher et sont des produits dont le propriétaire préfère les réparer en remplaçant des pièces plutôt que d'acheter un autre véhicule. D'autres secteurs du marché sont beaucoup plus fragmentés, les volumes trop faibles et les modèles et dessins trop changeant pour que des producteurs indépendants trouvent un profit économique à pénétrer un marché.

Il est important de retenir que la discussion sur les pièces de rechange ne concerne qu'une petite proportion du marché global des véhicules automobiles et de leurs pièces. Les pièces nouvelles ne sont pas affectées, et nombreuses sont les catégories de pièces de rechange qui ne remplissent pas les critères pour bénéficier de la protection du dessin ou qui ne sont pas utilisées en vue de redonner au véhicule son apparence originale. Les estimations des différentes parties intéressées varient considérablement. Comme il est expliqué dans l'Etude d'impact approfondie, le volume annuel de l'ensemble du marché UE-15 des pièces de rechange pour automobiles va de 42 à 45 milliards d'euros. Selon ECAR, qui plaide pour la libéralisation, la part du marché concernée par cette proposition représente approximativement 25%, soit 9,11 milliards d'euros. Pour leur part, les constructeurs automobiles estiment que le marché affecté représente seulement 5% du marché total.

Les types de pièces concernés sont principalement des éléments de carrosserie, du vitrage, et de l'éclairage. Le marché est approvisionné par les fabricants de pièces détachées qui se répartissent en trois groupes: les fabricants de véhicules (FV), les fournisseurs d'équipements d'origine (FEO), et les fournisseurs indépendants (FI). Ces distinctions ne sont pas rigides car les fournisseurs d'équipements d'origine agissent à la fois sous contrat pour les fabricants d'automobiles et séparément comme fournisseurs indépendants, même pour la même pièce. Ceci s'applique en particulier au vitrage auto et à l'éclairage.

Il est difficile pour les fournisseurs indépendants de pénétrer ce marché. La caractéristique dominante de tous les produits de ce marché est leur nature «must match». Étant donné la précision technique des voitures modernes, la marge d'erreur tolérée est souvent très faible. Les fabricants d'équipements qui ne sont pas d'origine sont tenus de désassembler les pièces en utilisant des échantillons d'EO. En revanche, les fournisseurs d'EO peuvent utiliser les moules servant à la production de pièces pour le marché primaire. La possibilité qu'ont les fournisseurs d'équipements d'approvisionner le marché des pièces de rechange en pièces non EO de grande qualité est également réduite du fait de petites modifications régulières apportées à la forme et au dessin de la carrosserie lorsque les fabricants procèdent à un «lifting» de leur modèle. Le fait que des éléments de carrosserie, qui ne sont pas d'origine, s'adaptent mal peut expliquer pourquoi les pièces d'EO continuent à détenir une part considérable du marché, même dans des pays où la libéralisation des réglementations sur la

protection des dessins et modèles autorise la concurrence. Dans les secteurs où les caractéristiques du produit, les normes techniques des fabricants et le mode d'approvisionnement sont tels que la question de l'adaptation des éléments n'est pas un grand problème (par exemple vitrages, éclairage), le marché des fournisseurs d'équipement non original semble être beaucoup plus important. Ceci illustre le fait que le droit du dessin est seulement un facteur parmi d'autres à la disposition des constructeurs automobiles pour contrôler le marché des pièces de rechange, même si cela ne le rend pas moins important à traiter.

Sur le marché automobile, les sous-secteurs suivants seront les plus touchés par la proposition:

- La fabrication *d'éléments de carrosserie* est une activité clé traditionnelle des fabricants de véhicules. Les parties de carrosserie en métal sont encore essentiellement produites par les fabricants de véhicules eux-mêmes. Cette situation est en train d'évoluer étant donné l'externalisation croissante de la production d'éléments de carrosserie mais de toute évidence, les fabricants de véhicules détiennent toujours une part importante du marché des pièces de rechange. Les éléments de carrosserie en plastique, tels que les pare-chocs sont souvent fournis par des entreprises spécialisées sur la base de contrats d'exclusivité qui incluent les pièces de rechange. Le revenu total des producteurs indépendants d'éléments de carrosserie dans l'UE peut être estimé à 375 M€ (5% du marché total d'éléments de carrosserie lequel s'élève à € 7.5 milliards dans l'UE-15).
- Sur le marché du *vitrage auto*, les producteurs de vitres estiment à 5 % le taux moyen de remplacement des pare-brises, soit 10 millions d'unités par an. Le marché secondaire des produits de vitrage dans l'UE-15 est estimé à 1 milliard d'euros. On constate une libéralisation *de facto* du secteur du vitrage auto du fait que les constructeurs automobiles achètent les pièces aux producteurs. Les modes de fourniture des pièces détachées et la pose sont très différents de ceux concernant les éléments de carrosserie et l'éclairage. Le marché européen du vitrage auto est dominé par trois fabricants: Pilkington, Saint Gobain et Glaverbel. Chacun d'eux est présent dans de nombreux pays et détient une part importante du marché de l'UE. On estime qu'à eux trois, ils détiennent 75% du marché des pièces de rechange de l'UE.
- En ce qui concerne *l'éclairage*, l'ensemble du marché des pièces de rechange dans le domaine de l'éclairage est estimé à 1,22 milliards d'euros par an. Ces chiffres suggèrent qu'environ la moitié sont des pièces d'origine. Les firmes Valeo, Hella et Automotive Lighting se partagent la plus grande partie de la production européenne d'équipement d'éclairage. Ces entreprises ont toujours fourni les mêmes produits d'éclairage au marché des pièces de rechange sans grande concurrence de la part des pays tiers. Le moule utilisé pour la production EO d'une unité d'éclairage sert à fabriquer des éclairages qui seront vendus sur le marché des pièces de rechange par l'intermédiaire de canaux de distribution indépendants sans le logo du fabricant du véhicule.

Étant donné le type de marché, il est utile de noter que la plus grande partie (80 % selon certaines estimations) des réparations est effectuée à l'aide de pièces récupérées sur des voitures accidentées et dont la pose est payée par les assurances. Les ateliers ayant effectué les travaux de montage sont rémunérés sur la base d'un tarif convenu pour les pièces de rechange et selon les coûts de main-d'œuvre standard.

Pour ces travaux, les assureurs disposent d'un pouvoir important sur le marché car ils spécifient le type de pièces détachées à utiliser pour remplacer la pièce endommagée (c'est-à-dire EO ou fabricant indépendant) et fixent le prix qu'ils sont disposés à payer pour la réparation.

2.2. Consultation, étude et évaluation de l'impact

Au moment de l'adoption de la directive, une tentative a été effectuée de mettre en place des conditions de concurrence équitables sur le marché des pièces de rechange dans le cadre d'un *accord volontaire* entre les parties concernées. Pour ce faire, la Commission a décidé, dans une déclaration concernant le marché des pièces de rechange publiée en même temps que la directive, de lancer et de coordonner une consultation sur la protection juridique des pièces de produits complexes dans le secteur des véhicules à moteur, et d'informer le Parlement européen et le Conseil sur son évolution. Une série de réunions bilatérales avec les parties concernées a eu lieu entre octobre et novembre 2000. La conclusion des consultations a été que les positions des parties resteraient diamétralement opposées et trop éloignées pour aboutir à un accord volontaire.

Vu l'impossibilité de parvenir à un accord volontaire, et en plus de la consultation de nombreuses autres sources, la Commission a lancé une étude sur les éventuelles possibilités d'harmoniser le marché des pièces de rechange. L'étude s'est concentrée sur le secteur automobile étant donné l'importance et l'impact économique de ce secteur.

L'objectif de l'étude était d'évaluer les conséquences de quatre autres options, concernant la protection des dessins ou modèles, pour la concurrence, les secteurs industriels communautaires et les consommateurs et ce, par rapport à la situation actuelle .

- Situation actuelle ou «*statu quo*».
- «Libéralisation», c'est-à-dire aucune protection des pièces de rechange. Cette option suppose une révision de la directive 98/71/CE pour les pièces «*must match*» qui supprimerait dans l'ensemble de l'Union la protection de ces pièces.
- Un système prévoyant une protection à court terme des dessins ou modèles. Dans ce cas, la protection des pièces de rechange ne serait valable que pour une période de temps limitée. Passé ce délai, les pièces de rechange ne pourraient plus bénéficier de la protection des dessins ou modèles et elles pourraient être fabriquées librement par tous les producteurs.
- Un système de rémunération pour l'utilisation de dessins ou modèles protégés et un niveau adéquat de rémunération. Dans ce cas, les producteurs indépendants pourraient fabriquer des pièces de rechange moyennant une rémunération raisonnable du titulaire des droits sur les dessins ou modèles.
- Une combinaison des deux systèmes mentionnés précédemment, à savoir une protection complète à *court terme* des dessins ou modèles et un système de *rémunération* pendant une période subséquente.

Pour chacune de ces options, l'évaluation de la Commission est présentée dans l'Etude d'impact approfondie de la Commission, qui s'est basée sur l'étude et sur des contributions additionnelles des constructeurs automobiles, producteurs indépendants et assureurs.

Sur la base de l'Etude d'impact approfondie, la Commission est arrivée à la conclusion que l'option qui consiste à supprimer la protection des modèles ou dessins sur le marché des pièces détachées est la seule permettant de réaliser une harmonisation complète du principe de libéralisation dans le marché intérieur. L'option «libéralisation» promet des avantages à de nombreux égards sans inconvénients sérieux. Elle améliorerait le fonctionnement du marché intérieur et accroîtrait la concurrence sur le marché des pièces détachées, baisserait les prix pour les consommateurs et créerait des opportunités et emplois pour les PME. Comme l'Etude d'impact approfondie le montre, les autres options n'entraîneraient qu'une maigre, voire aucune modification de la situation qui est actuellement non satisfaisante. Etant donné la durée de vie limitée des voitures, un système octroyant une protection aux producteurs des pièces d'origine pour une période limitée éliminerait toute incitation économique à l'égard des producteurs indépendants pour tenter de pénétrer le marché. Un système de rémunération est très lourd d'un point de vue administratif et juridiquement incertain.

2.3. Avantages attendus de la proposition

La Commission espère que cette proposition offrira les avantages suivants:

- **Avantages pour le consommateur**

Les consommateurs bénéficieront directement d'une concurrence accrue dans le marché intérieur. Le secteur indépendant de la distribution sera en mesure d'offrir une gamme plus large de pièces, incluant des pièces originales et des pièces normalement meilleur marché fabriquées par des producteurs indépendants. Ceci mènera à une plus grande diversité de l'offre de pièces, offrant au réparateur, à l'assureur et, en dernière instance, au consommateur, un plus grand choix et des prix plus bas pour les pièces de rechange. Les chiffres dont dispose la Commission suggèrent que le consommateur est en train de payer une surprime de 6 à 10 % pour les pièces couvertes par cette proposition dans les Etats membres qui accordent une protection du dessin. Actuellement, dans quelques Etats membres, le consommateur paie le double pour le même dessin : une première fois lors de l'achat de la voiture et une seconde fois au moment de la réparation. Une « clause de réparation » harmonisée corrigera cette situation.

- **Compétitivité et Concurrence**

Sans une « clause de réparation » le consommateur pourra éventuellement choisir l'atelier de carrosserie mais pas les pièces détachées elles-mêmes. Cette proposition a pour objectif de remédier à ce genre de situation et de favoriser la concurrence à tous les stades et pour tous les acteurs de la chaîne. Tandis que les constructeurs automobiles perdront une partie de leur part du marché ainsi que leur rentes monopolistiques, cette proposition permettra également de créer de nouvelles opportunités commerciales pour les producteurs indépendants de pièces de rechange, en particulier les PME, et de créer un marché européen d'une taille suffisante pour permettre l'émergence de nouveaux acteurs.

La compétitivité des constructeurs automobiles de l'UE vis-à-vis des constructeurs des pays tiers ne sera pas réduite. Aux Etats-Unis, la protection du dessin n'est pas étendue aux pièces détachées mais il est vrai qu'au Japon la protection est étendue pour une période maximale de 15 ans. Cependant cette proposition accroîtra substantiellement le marché pour les distributeurs de l'UE leur permettant de produire dans l'UE des pièces pour des voitures japonaises ou pour d'autres voitures importées. 15% des voitures sur les routes de l'UE sont produites dans des pays tiers. Cette partie importante du marché sera ouverte aux producteurs

de l'UE, et c'est pour cette raison que les producteurs automobiles japonais et américains s'opposent au principe d'une libéralisation.

Du plus, du point de vue du rendement des investissements effectués par les détenteurs de droits, le coût réel pour le développement d'un nouveau dessin et la préservation des incitations à l'innovation représentent seulement 50 à 60 euros par voiture. Ce montant peut être récupéré aisément grâce à l'octroi de droits exclusifs qui couvrent uniquement l'exploitation du droit pour la production et la vente du produit complexe dans le marché primaire. Les constructeurs automobiles pourront certainement faire usage de leurs droits comme instrument commercial pour leur activité principale indépendamment de l'existence ou non d'une protection dans le marché secondaire.

Globalement, la libéralisation influencerait positivement la concurrence sur le marché intérieur des pièces détachées et le dynamiserait à long terme. L'amélioration de l'environnement concurrentiel favorisera en particulier les PME très actives dans ce secteur. Il est utile de signaler que même dans des marchés libéralisés comme le Royaume Uni, les constructeurs ont retenu jusqu'à 95% du marché des éléments de carrosserie. On peut donc conclure qu'il est extrêmement difficile pour les PME de pénétrer le marché secondaire, ce qui rend l'achèvement du marché intérieur encore plus nécessaire et urgent.

- **Emploi**

Les évolutions de la part de marché des producteurs de pièces détachées auront nécessairement des répercussions sur l'emploi dans ce secteur. Face à d'éventuelles conséquences quelque peu négatives sur l'emploi dans le secteur de la construction automobile de l'UE, les PME étendront leur part du marché et se créeront de nouvelles opportunités commerciales. On peut raisonnablement envisager les effets bénéfiques suivants sur l'emploi dans l'industrie des pièces détachées:

- Premièrement, de nouveaux emplois seront créés du fait de la croissance du marché des pièces de rechange. Dans un régime libéralisé, les fabricants européens de pièces détachées peuvent travailler pour d'importants marchés à l'exportation (Etats-Unis, Amérique du sud, Europe de l'Est). Ceci est actuellement freiné par la protection du dessin sur le marché secondaire.
- Deuxièmement, près de 15 % des voitures circulant dans l'UE sont importées, entre autres du Japon, de la Corée et des Etats-Unis, mais certaines voitures sont également fabriquées par des constructeurs automobiles de l'UE installés aux Etats-Unis ou ailleurs. Les pièces détachées de ces voitures sont presque exclusivement fabriquées au Japon, en Corée, à Taïwan et aux Etats-Unis. Tous les constructeurs automobiles concernés ont enregistré des modèles ou dessins de pièces automobiles dans l'UE et possèdent un contrôle complet sur ce segment du marché.
- Troisièmement, il y aura très probablement un impact positif net sur l'emploi dans la distribution, dû à l'accroissement des ventes de pièces de rechange. S'il est possible que quelques emplois soient perdus dans les réseaux de distribution agréés, de nouveaux emplois seront créés dans le marché indépendant.
- Quatrièmement et finalement, il faut signaler que l'industrie automobile elle-même importe beaucoup des pièces des pays tiers : Volkswagen importe des ailes d'Afrique du Sud; Renault importe de capots de Taiwan; et Audi importe des feux arrières du Brésil. Si les PME dans l'UE obtenaient une part plus grande de ce marché, ces emplois

reviendraient dans l'UE. La libéralisation n'aura donc pas un impact négatif sur l'emploi dans l'UE.

- Santé et sécurité

La question de la sécurité, de la qualité et de l'intégrité structurelle des pièces détachées est régulièrement évoquée. Ces aspects sont cruciaux pour les consommateurs. Toutefois, la protection des dessins ou modèles a pour objectif de récompenser l'effort intellectuel du créateur d'un dessin ou d'un modèle et de protéger l'apparence du produit, mais pas ses fonctions techniques ou sa qualité (qui pourraient être protégées par un brevet ou un droit de marque). Si le dessin ou le modèle d'un pare-chocs n'est pas protégé parce qu'il ne remplit pas les conditions de nouveauté, cela ne signifie pas nécessairement qu'il soit moins sûr qu'un autre pare-chocs protégé.

La sécurité et la qualité des produits, notamment des pièces détachées, sont garanties par d'autres parties de la législation communautaire et par les lois nationales dans lesquelles les normes indispensables sont fixées en ce qui concerne la sécurité du produit et l'accès aux informations techniques. Dans le secteur automobile plus précisément, plus de 90 directives sont en vigueur. Elles régissent la construction et le fonctionnement des véhicules à moteur. Une «directive cadre» fixe les dispositions générales applicables à leur réception et les informations qu'un fabricant doit fournir par le biais de la procédure de réception d'un produit sont très détaillées. Toutes ces informations sont exigées, que le produit soit protégé ou non par l'enregistrement d'un dessin ou modèle (voir l'Etude d'impact approfondie pour plus de détails). Le droit de dessin, qui protège l'apparence et l'esthétique d'un produit, a un effet neutre par rapport à la sécurité ou la protection du piéton et ne peut pas donner de garantie sur la sécurité. Ceci est l'objet d'autres mécanismes spécifiques. Les consommateurs bénéficieront directement et/ou indirectement de la concurrence accrue et du marché unique qui résultera de la libéralisation.

2.4. Conclusion

L'objectif essentiel de la protection des dessins et modèles dessins est de garantir des droits exclusifs à l'apparence d'un produit mais pas de créer un monopole sur le produit en tant que tel. Cependant, la protection des dessins ou modèles sur le marché des pièces détachées, pour lesquelles il n'existe aucune autre solution pratique, entraînerait un monopole sur le produit. La protection des dessins ou modèles devrait permettre d'obtenir un rendement équitable de l'investissement effectué et de stimuler l'innovation par le biais de la concurrence, ce but étant atteint par la fabrication de nouveaux produits. Si des tiers sont autorisés à fabriquer et à distribuer des pièces de rechange, la concurrence est maintenue. Si la protection des modèles ou dessins est étendue aux pièces de rechange, les tiers violeront ces droits, la concurrence sera éliminée et le titulaire de l'enregistrement d'un dessin ou d'un modèle sera de facto détenteur d'un monopole sur le produit.

L'**option de la libéralisation** promet des bénéfices nets dans plusieurs cas. Elle améliorera le fonctionnement du marché intérieur et permettra plus de concurrence dans le marché après vente ainsi que l'accès et la participation des PME à ce marché. Le consommateur bénéficiera de plus de choix et de prix plus bas. En plus d'une sécurité juridique accrue, elle permettra également la simplification de la vie quotidienne des administrations, tribunaux, entreprises, en particulier les PME et des consommateurs.

3. COMMENTAIRES DES DISPOSITIONS

Article premier

Lorsque la directive 98/71/CE sur la protection juridique des dessins ou modèles a été adoptée, il n'avait pas été possible d'harmoniser le régime de protection pour le marché des pièces détachées. Aucun accord n'avait été conclu sur le rôle de la protection des modèles ou dessins pour les pièces de rechange «must match» destinées à des produits complexes. L'article 14 de la directive dispose que les États membres maintiennent en vigueur leurs législations existantes à cet égard et ne peuvent introduire des modifications à ces dispositions que si l'objectif en est de libéraliser le marché de ces pièces.

Cet article vise à harmoniser et à achever le marché intérieur dans ce domaine par la libéralisation totale du marché des pièces détachées.

La « clause réparations » ne limite pas les droits du titulaire de l'enregistrement, elle prévient la création de monopoles sur le marché des pièces détachées. Le droit relatif aux dessins ou modèles concernant l'apparence d'un produit primaire ne sera pas étendu aux produits sur le marché secondaire.

Une « clause réparations » provisoire et transitoire est déjà prévue à l'article 100, paragraphe 1 du règlement (CE) n° 6/2002 du Conseil, du 12 décembre 2001 relatif aux dessins ou modèles communautaires³. La présente proposition a pour objectif l'harmonisation des systèmes nationaux de protection des dessins ou modèles et leur alignement sur les dessins ou modèles communautaires.

Pour que les consommateurs soient informés sur les différents origines de pièces de rechange concurrentes et puissent choisir en toute connaissance, si la pièce provient du constructeur automobile ou d'un autre producteur, le paragraphe 2 de cet article prévoit que les États membres veillent à ce que les consommateurs soient informés convenablement sur l'origine des pièces et puissent faire un choix en toute connaissance.

Article 2

L'entrée en vigueur est prévue au plus tard deux ans après l'adoption de la directive. Cela signifie qu'à partir de cette date, aucun titulaire de droits ne sera en mesure de faire valoir ses droits pour empêcher toute production ou distribution indépendante de pièces de rechange sur le marché des pièces détachées. Cela devrait être l'étape finale de la libéralisation du marché des pièces détachées. Étant donné la situation actuelle dans les États membres la Commission propose une période de transposition plus étendue.

³ «... une protection au titre de dessin ou modèle communautaire n'existe pas à l'égard d'un dessin ou modèle qui constitue une pièce d'un produit complexe qui est utilisée au sens de l'article 19, paragraphe 1, dans le but de permettre la réparation de ce produit complexe en vue de lui rendre son apparence initiale».

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

**modifiant la directive 98/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998
sur la protection juridique des dessins ou modèles**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le Traité instituant la Communauté européenne et notamment son article 95,

vu la proposition de la Commission⁴,

vu l'avis du Comité économique et social européen⁵,

statuant conformément à la procédure prévue à l'article 251 du traité⁶,

- (1) considérant que le seul objectif de la protection des dessins ou modèles est de garantir des droits exclusifs sur l'apparence d'un produit et non un monopole sur le produit en tant que tel; que la protection d'un dessin ou d'un modèle pour lequel il n'existe, en pratique, aucune solution de remplacement conduit à une situation de monopole de fait; qu'une telle protection peut constituer une infraction aux dispositions relatives à la protection juridique des dessins et modèles; que le fait d'autoriser des tierces parties à produire et à distribuer des pièces de rechange permet de garantir la concurrence; que si la protection des dessins et modèles est étendue aux pièces de rechange, cette tierce partie se trouve en situation d'infraction, la concurrence est faussée et le détenteur des droits sur le dessin ou le modèle bénéficie d'un monopole de fait;
- (2) considérant que les disparités constatées entre les législations des États membres en matière de recours à la protection des dessins et modèles dans le but de permettre la réparation d'un produit complexe pour lui rendre son apparence initiale, lorsque le produit dans lequel le dessin ou modèle est incorporé ou auquel le dessin ou modèle est appliqué constitue une pièce d'un produit complexe dont l'apparence conditionne le dessin ou modèle protégé, ont une incidence directe sur l'établissement et le fonctionnement du marché intérieur pour les produits incorporant des dessins ou modèles; que ces disparités peuvent fausser le jeu de la concurrence sur le marché intérieur;
- (3) considérant qu'il est donc nécessaire, pour le bon fonctionnement du marché intérieur, de rapprocher les législations des États membres relatives à la protection des dessins ou modèles en ce qui concerne l'utilisation de dessins ou modèles protégés dans le but

⁴ JO C [...] du [...], p. [...].

⁵ JO C [...] du [...], p. [...].

⁶ JO C [...] du [...], p. [...].

de permettre la réparation d'un produit complexe en vue de lui rendre son apparence initiale;

- (4) considérant qu'en complément des clause prévus dans le Règlement de la Commission n° 1400/2002 se referant à la capacité de fabricants de composants ou des pièces de rechange d'apposer effectivement et lisiblement sa marque ou son logo sur ces pièces, les Etats membres veillent à ce que les consommateurs sont convenablement informés sur l'origine des pièces de rechange, comme marques ou logos apposés sur les pièces en question.
- (5) il y a lieu de modifier la directive 98/71/CE en conséquence,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

L'article 14 de la directive 98/71/CE est remplacé comme suit:

«Article 14

1. La protection au titre de dessin ou modèle n'existe pas à l'égard d'un dessin ou modèle qui constitue une pièce d'un produit complexe qui est utilisée au sens de l'article 12, paragraphe 1, de la présente directive dans le but de permettre la réparation de ce produit complexe en vue de lui rendre son apparence initiale.
2. Les Etats membres veillent à ce que les consommateurs soient convenablement informés sur l'origine des pièces de rechange pour leur permettre de faire un choix en toute connaissance entre pièces concurrentes».

Article 2

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard deux ans après son adoption. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions ainsi qu'un tableau de correspondance entre ces dispositions et la présente directive.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 3

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le [...]

Par le Parlement européen

Le Président

[...]

Par le Conseil

Le Président

[...]

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

Domaine(s) politique(s): Marché intérieur des biens et des services

Activité(s): libéralisation du marché des pièces de rechange

DÉNOMINATION DE L'ACTION: PROPOSITION DE DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL MODIFIANT LA DIRECTIVE 98/71/CE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL DU 13 OCTOBRE 1998 SUR LA PROTECTION JURIDIQUE DES DESSINS OU MODÈLES.

1. LIGNE(S) BUDGÉTAIRE(S) ET INTITULÉ(S)

12 02 01 Mise en œuvre et développement du marché intérieur

12 01 04 01 Mise en œuvre et développement du marché intérieur – Dépenses pour la gestion administrative

2. DONNÉES CHIFFRÉES GLOBALES

2.1. Enveloppe totale de l'action (crédits opérationnels): Mio € en CE

Sans objet

2.2. Période d'application:

(années de début et d'expiration)

Indéterminée

2.3. Estimation globale pluriannuelle des dépenses:

(a) Échéancier crédits d'engagement/crédits de paiement (intervention financière)
(cf. point 6.1.1)

Sans objet

Millions d'euros (à la 3^e décimale)

	Année [n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 et subs. suiv.]	Total
Crédits d'engagement							
Crédits de paiement							

(b) Assistance technique et administrative (ATA) et dépenses d'appui (cf. point 6.1.2)

Crédits d'engagement							
Crédits de paiement							

Sous-total a+b							
Crédits d'engagement							
Crédits de paiement							

(c) Incidence financière globale des ressources humaines et autres dépenses de fonctionnement (cf. points 7.2 et 7.3)

Crédits d'engagement/ crédits de paiement							
--	--	--	--	--	--	--	--

TOTAL a+b+c							
Crédits d'engagement							
Crédits de paiement							

2.4. Compatibilité avec la programmation financière et les perspectives financières

[x] La proposition est compatible avec la programmation financière existante.

[...] La proposition nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée des perspectives financières.

[...] La proposition peut nécessiter un recours aux dispositions de l'accord interinstitutionnel.

2.5. Incidence financière sur les recettes⁷:

[x] Aucune implication financière (concerne des aspects techniques relatifs à la mise en œuvre d'une mesure)

OU

[...] Incidence financière – l'effet sur les recettes est le suivant:

⁷ Pour de plus amples informations, voir note explicative séparée.

Note: toutes les précisions et observations relatives à la méthode de calcul de l'effet sur les recettes doivent être incluses sur une feuille séparée jointe à la présente fiche financière

Millions d'euros (à la première décimale)

Ligne budgétaire	Recettes	Avant l'action [année n-1]	Situation après l'action							
			[année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5]		
	a) Recettes en termes absolus									
	b) Modification des recettes Δ									

(Décrire chaque ligne budgétaire concernée, en ajoutant le nombre approprié de lignes au tableau, si l'effet s'exerce sur plusieurs lignes budgétaires.)

3. CARACTÉRISTIQUES BUDGÉTAIRES

Nature de la dépense		Nouvelle	Participation n AELE	Participation pays candidats	Rubrique des perspectives financières
DNO	Diss./	<u>NO</u>	<u>NO</u>	<u>NO</u>	3

4. BASE JURIDIQUE

(indiquer ici uniquement la base juridique principale). Article 95 du traité CE.

5. DESCRIPTION ET JUSTIFICATION

5.1. Nécessité d'une intervention communautaire⁸

5.1.1. Objectifs poursuivis

(Décrire le(s) problème(s) ou besoin(s) (en termes mesurables) que l'intervention est destinée à résoudre/satisfaire (la situation de base par rapport à laquelle les progrès ultérieurs peuvent être mesurés). Décrire les objectifs en termes de résultats escomptés (par exemple changement par rapport à la situation de base susmentionnée).

À l'époque de l'adoption de la directive 98/71/CE sur la protection juridique des dessins ou modèles, il n'avait pas été possible d'harmoniser le régime de protection des dessins et modèles en ce qui concerne le marché des pièces de rechange dans le secteur automobile.

La question fondamentale est de savoir si la protection juridique des dessins ou modèles peut s'appliquer à une pièce utilisée pour la réparation d'un produit complexe et donc au marché des pièces de rechange. Dans la situation actuelle, les consommateurs n'ont pas le choix et

⁸ Pour de plus amples informations, voir note explicative séparée.

peuvent être amenés à payer un prix trop élevé pour des pièces de rechange (éléments de carrosserie, pièces d'éclairage et vitrage) destinées à la réparation de leur véhicule. Le projet vise à donner aux consommateurs la possibilité de choisir les pièces de rechange qui seront utilisées pour réparer leur véhicule.

5.1.2. Dispositions prises relevant de l'évaluation ex ante

(Il s'agit ici:

- (a) *d'expliquer comment et quand l'évaluation ex ante a été effectuée (auteur, calendrier et si le(s) rapport(s) est/sont disponible(s)) ou comment l'information correspondante a été collectée.*⁹

En 2003, la Commission a commandé au European Policy Evaluation Consortium (Technopolis, Paris) une étude d'évaluation de l'impact des options envisageables en matière de libéralisation du marché des pièces de rechange.

- (b) *de décrire brièvement les constatations et enseignements tirés de l'évaluation ex ante)*

Différentes options ont été envisagées en ce qui concerne la libéralisation du marché des pièces de rechange:

Statu quo: si les réglementations nationales restent inchangées, les constructeurs automobiles des pays dans lesquels existe une protection juridique des dessins ou modèles continueront de bénéficier d'une position privilégiée et l'harmonisation du marché intérieur ne sera pas achevée.

Aucune protection des dessins ou modèles sur le marché des pièces de rechange: dans ce cas, dans les États membres dans lesquels semblable protection existe aujourd'hui, le marché des pièces de rechange ne sera plus ouvert uniquement aux constructeurs automobiles mais, théoriquement, également à tout fournisseur d'éléments de carrosserie, de pièces d'éclairage ou de vitrage automobile.

Protection limitée dans le temps: à l'issue de la période prévue, tout producteur serait libre de fabriquer des pièces de rechange. Au cours de la période, les prix pourraient augmenter en raison de l'absence de concurrence.

Système de rémunération: il subsisterait des incertitudes quant à la propriété des droits sur les dessins ou modèles, quant à l'honnêteté des comportements et quant à la question de savoir si tous les producteurs de pièces détachées verseraient effectivement la rémunération due au concepteur original.

Protection limitée dans le temps et système de rémunération: les coûts seraient relativement élevés. Il est probable que dans cette situation, peu d'acteurs du secteur indépendant procèdent aux investissements nécessaires.

⁹ Pour les informations minimales obligatoires à présenter en ce qui concerne les initiatives nouvelles, voir le document SEC(2000) 1051.

Conclusions: avec sa proposition, la Commission a pour objectif d'harmoniser et d'achever le marché intérieur dans le domaine concerné par le biais de la libéralisation complète du marché des pièces de rechange.

5.1.3. Dispositions prises à la suite de l'évaluation ex post

(Dans le cas du renouvellement d'un programme, il s'agit aussi de décrire brièvement les enseignements à tirer d'une évaluation intérimaire ou ex post).

5.2. Actions envisagées et modalités de l'intervention budgétaire

(Ce point doit décrire la logique d'intervention de la proposition. Il doit préciser les principales actions nécessaires pour atteindre l'objectif général. Chaque action doit comporter un ou plusieurs objectifs spécifiques. Ces derniers doivent indiquer les progrès attendus au cours de la période proposée. Ils doivent aussi aller au-delà des réalisations immédiates, mais être suffisamment précis pour que les résultats concrets les concernant puissent être identifiés. Préciser pour chaque action principale:

la/les population(s) visée(s) (spécifier les bénéficiaires en termes quantitatifs si possible);

Constructeurs automobiles, fournisseurs, grossistes, réparateurs, assureurs et consommateurs finals.

les objectifs spécifiques fixés pour la période de programmation (en termes mesurables);

Préparation d'une proposition de directive modifiant la directive 98/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 sur la protection juridique des dessins ou modèles.

les mesures concrètes à prendre pour la mise en œuvre de l'action;

les réalisations immédiates de chaque action et

les effets qu'on en attend sur la réalisation de l'objectif général en termes de satisfaction des besoins et de résolution des problèmes

Des informations doivent aussi être données sur les modalités de l'intervention budgétaire (taux et forme de l'assistance financière requise).)

5.3. Modalités de mise en œuvre

(Préciser par quels moyens les actions envisagées sont mises en œuvre: gestion directe par la Commission soit uniquement avec du personnel statutaire ou externe, soit en ayant recours à l'externalisation. Dans ce cas, préciser les modalités envisagées pour cette externalisation (BAT, agences, offices, unités décentralisées d'exécution, gestion partagée avec les États membres – organismes nationaux, régionaux et locaux.)

Indiquer également les effets du modèle d'externalisation choisi sur les ressources d'intervention financière, de gestion et d'appui ainsi que sur les ressources humaines (fonctionnaires détachés, etc.).)

6. INCIDENCE FINANCIÈRE

6.1. Incidence financière totale sur la partie B (pour toute la période de programmation)

(Le mode de calcul des montants totaux présentés dans le tableau ci-après doit être expliqué par la ventilation dans le tableau 6.2.)

6.1.1. Intervention financière

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3e décimale)

Ventilation	[année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 et exer. suiv.]	Total
Action 1							
Action 2							
etc.							
TOTAL							

6.1.2. Assistance technique et administrative (ATA), dépenses d'appui (DDA) et dépenses TI (crédits d'engagement)

	[année n]	[n+1]	[n+2]	[n+3]	[n+4]	[n+5 et exercices suivants]	Total
1) Assistance technique et administrative (ATA)							
a) Bureaux d'assistance technique (BAT)							
b) Autre assistance technique et administrative: - intra muros: - extra muros: <i>dont pour la construction et la maintenance de systèmes de gestion informatisés</i>							
Sous-total 1							
2) Dépenses d'appui (DDA)							
a) Études							
b) Réunions d'experts							
c) Information et publications							
Sous-total 2							
TOTAL							

6.2. Calcul des coûts par mesure envisagée en partie B (pour toute la période de programmation)¹⁰

(Dans le cas où il y a plusieurs actions, il y a lieu de donner, sur les mesures concrètes à prendre pour chaque action, les précisions nécessaires à l'estimation du volume et du coût des réalisations.)

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3e décimale)

Ventilation	Type réalisations/ outputs (projets, dossiers, ...)	Nombre de réalisations/ outputs (total pour années 1...n)	Coût unitaire moyen	Coût total (total pour années 1...n)
	1	2	3	4=(2X3)
<u>Action 1</u> - Mesure 1 - Mesure 2 <u>Action 2</u> - Mesure 1 - Mesure 2 - Mesure 3 etc.				
COÛT TOTAL				

Si nécessaire, expliquer le mode de calcul.

7. INCIDENCE SUR LES EFFECTIFS ET LES DÉPENSES DE FONCTIONNEMENT

Les ressources humaines et administratives nécessaires seront couvertes par les crédits alloués à la DG s'occupant de la gestion dans le cadre de la procédure d'affectation annuelle.

7.1. Incidence sur les ressources humaines

Types d'emplois		Effectifs à affecter à la gestion de l'action par utilisation des ressources existantes et/ou supplémentaires		Total	Description des tâches découlant de l'action
		Nombre d'emplois permanents	Nombre d'emplois temporaires		
Fonctionnaires ou agents temporaires	A	2 A		2 A	Si nécessaire, une description plus complète des tâches peut être annexée. Participation aux réunions organisées par le Conseil pour la négociation de la proposition de directive modifiant la directive 98/71/CE du Parlement européen et du Conseil sur la protection juridique des dessins ou modèles.
	B				
	C				
Autres ressources humaines		0	0	0	
Total		2	0	2	

¹⁰ Pour de plus amples informations, voir note explicative séparée.

7.2. Incidence financière globale des ressources humaines

Type de ressources humaines	Montants en euros	Mode de calcul *
Fonctionnaires Agents temporaires	216 000 €	Coût annuel par fonctionnaire: 108 000 €: Coût pour 2 fonctionnaires : 216 000 €
Autres ressources humaines (indiquer la ligne budgétaire)		
Total	216 000 €	

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

7.3. Autres dépenses de fonctionnement découlant de l'action

Ligne budgétaire (n° et intitulé)	Montants en euros	Mode de calcul
Enveloppe globale (Titre A7) 12 01 02 11 01 – Missions 12 01 02 11 02 – Réunions et conférences 12 01 02 11 03 – Comités ⁽¹⁾ 12 01 02 11 04 – Études et consultations Autres dépenses (indiquer lesquelles)		
Systèmes d'information		
Autres dépenses – partie A (indiquer lesquelles)		
Total		

Les montants correspondent aux dépenses totales pour 12 mois.

⁽¹⁾ Préciser le type de comité ainsi que le groupe auquel il appartient.

I.	Total annuel (7.2 + 7.3)	€
II.	Durée de l'action	années
III.	Coût total de l'action (I × II)	€

(Dans l'estimation des ressources humaines et administratives nécessaires pour l'action, les DG/services devront tenir compte des décisions arrêtées par la Commission lors du débat d'orientation/débat sur la stratégie politique annuelle et de l'approbation de l'avant-projet de budget (APB). Cela signifie que les DG devront indiquer que les ressources humaines peuvent être couvertes à l'intérieur de la préallocation indicative prévue lors de l'adoption de l'APB.)

(Dans des cas exceptionnels où les actions visées n'étaient pas prévisibles lors de la préparation de l'APB, la Commission devra être saisie afin de décider si la mise en œuvre de l'action proposée peut être acceptée et selon quelles modalités (à travers une modification de la préallocation indicative, une opération ad hoc de redéploiement, un budget rectificatif et supplémentaire ou une lettre rectificative au projet de budget.))

8. SUIVI ET ÉVALUATION

8.1. Système de suivi

(Des données adéquates de suivi doivent être collectées, dès le début de chaque action, sur les moyens et ressources mis en œuvre, les réalisations et les résultats de l'intervention. En pratique, cela implique: i) la détermination d'indicateurs pour les moyens et ressources, les réalisations et les résultats; ii) la mise en place de méthodes pour la collecte des données).

8.2. Modalités et périodicité de l'évaluation prévue

(Décrire l'échéancier prévu et les modalités des évaluations intérimaires et ex post à effectuer en vue d'établir si l'intervention a atteint les objectifs fixés. Dans le cas de programmes pluriannuels, il faut procéder à au moins une évaluation approfondie au cours du cycle de vie du programme. Pour les autres activités, une évaluation ex post ou à mi-parcours doit être exécutée suivant une périodicité n'excédant pas six ans.)

Une évaluation ex post pourrait être envisagée dans le cadre général de la directive sur la protection des dessins ou modèles.

9. MESURES ANTI-FRAUDE

(Article 3, paragraphe 4, du règlement financier: «La Commission, afin de prévenir les risques de fraudes et d'irrégularités, fait état dans la fiche financière d'informations concernant les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées»).

FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT

IMPACT DE LA PROPOSITION SUR LES ENTREPRISES ET, EN PARTICULIER, SUR LES PETITES ET MOYENNES ENTREPRISES (PME)

TITRE DE LA PROPOSITION

Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 98/71/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 octobre 1998 sur la protection juridique des dessins ou modèles.

NUMÉRO DE RÉFÉRENCE DU DOCUMENT

COM(2004) 582

LA PROPOSITION

1. Compte tenu du principe de subsidiarité, pourquoi une législation communautaire est-elle nécessaire dans ce domaine et quels sont ses principaux objectifs?

La directive 98/71/CE sur « la protection juridique des dessins ou modèles » a été adoptée le 13 octobre 1998. À cette époque, en l'absence d'accord sur le principe de la protection des dessins ou modèles des pièces détachées identiques aux pièces d'origine («must match») destinées à la réparation de produits complexes, il n'a pas été possible d'harmoniser les dispositions en matière de protection des dessins ou modèles pour le marché des pièces de rechange. Aujourd'hui, le nouvel article 14 de la directive prévoit que les États membres maintiendront leurs dispositions législatives actuelles dans ce domaine et ne pourront les modifier que si elles vont dans le sens de la libéralisation du marché des pièces de rechange.

La Commission s'est engagée à analyser les conséquences des dispositions de la directive 98/71/CE pour l'industrie communautaire, les consommateurs, la concurrence et le fonctionnement du marché intérieur, en particulier sous l'angle de l'harmonisation, et, après consultation des parties les plus concernées, à proposer au Parlement européen et au Conseil tout changement à cette directive qui apparaîtrait nécessaire pour achever le marché intérieur.

L'IMPACT SUR LES ENTREPRISES

2. Qui sera touché par la proposition?
 - quels secteurs d'entreprises?

En principe, tous les secteurs sont concernés par le respect des droits de la propriété intellectuelle; cependant, une libéralisation totale bénéficiera plus particulièrement aux producteurs et distributeurs indépendants de pièces de rechange destinées à la réparation de produits complexes. Un produit complexe est composé de multiples pièces qui peuvent être remplacées, permettant le désassemblage et le réassemblage

du produit. Citons, comme exemples, les véhicules automobiles, les bicyclettes, les motocyclettes, les montres ou les appareils électroménagers.

D'après une évaluation d'impact élargie qui a été réalisée, c'est le secteur automobile qui sera le plus concerné, étant donné son importance économique. Trois catégories de producteurs approvisionnent le marché des pièces de rechange automobiles:

- les constructeurs automobiles,
 - les fournisseurs d'équipements d'origine,
 - les importateurs indépendants.
- Dimension des entreprises concernées (part des petites et moyennes entreprises)?

Les dispositions concernent tant les grandes que les petites entreprises, en particulier celles actives dans le domaine de l'innovation et de la conception. Le volume annuel total du marché communautaire des pièces de rechange automobile est estimé entre 42 et 45 milliards d'euros, dont environ 25 % ou 9-11 milliards d'euros pour les éléments de carrosserie, les pièces d'éclairage et les vitrages automobile.

- Y a-t-il dans la Communauté des zones géographiques particulières où ces entreprises sont implantées?

L'ensemble du territoire communautaire est concerné. La production de véhicules personnels a atteint pratiquement 15 millions d'unités en 2001 et 2002, avec une légère diminution cette dernière année. L'Allemagne et la France prennent à leur compte près de la moitié de cette production, l'Espagne, le Royaume-Uni, l'Italie et la Belgique environ 40 %, le reste étant à mettre à l'actif de l'Autriche, des Pays-Bas, du Portugal et de la Suède.

3. Quelles mesures les entreprises devront-elles prendre pour se conformer à la proposition?

La suppression de la protection juridique des dessins ou modèles pour les pièces de rechange accroîtra la concurrence. Les législations des États membres donne aux entreprises les moyens de faire respecter les droits de la propriété intellectuelle et les dispositions en matière de concurrence.

4. Quels effets économiques la proposition est-elle susceptible d'avoir?

L'analyse d'impact élargie s'est concentrée sur le secteur automobile du fait de son importance économique; toutefois, les conclusions de cette étude et l'harmonisation au niveau européen s'appliqueront à tous les secteurs concernés par le remplacement et la réparation de produits complexes.

- sur l'emploi

La libéralisation aura un impact sur les producteurs de pièces détachées et sur les distributeurs et vendeurs de celles-ci; toutefois, elle ne devrait entraîner aucune augmentation ou diminution directe de l'emploi. Il est possible que de nouveaux acteurs apparaissent dans la chaîne de création de valeur ou que des acteurs existants

changent de rôle. Aucune augmentation quantitative ne peut toutefois être calculée à ce stade; néanmoins, tout changement, même mineur, aura un impact bénéfique substantiel pour le secteur indépendant étant donné la taille du marché concerné.

- sur les investissements et la création de nouvelles entreprises

La libéralisation des dispositions en matière de protection des dessins ou modèles entraînera l'ouverture de marchés jusqu'ici fermés à la concurrence et donnera lieu à la création d'un marché européen d'une taille suffisante pour y voir apparaître de nouveaux acteurs.

- sur la compétitivité des entreprises

La concurrence dans le secteur de la réparation automobile subit les effets non seulement des dispositions relatives à la protection des dessins ou modèles mais également de projets plus larges visant à réformer l'ensemble du secteur automobile. En 2002, la Commission a adopté un nouveau règlement n° 1400/2002 concernant l'application de l'article 81, paragraphe 3, du traité à des catégories d'accords verticaux et de pratiques concertées dans le secteur automobile. À l'expiration de ce que l'on appelle l'exemption par catégorie prévue par le règlement n° 1475/95, il devrait y avoir davantage de concurrence au niveau de la vente des véhicules aux consommateurs et un meilleur accès aux pièces d'origine pour le secteur des services après-vente et de la réparation. Si des changements sont attendus dans le secteur de la distribution des pièces de rechange à l'expiration du règlement précité, ceux-ci ne concerneront pas les pièces dont le dessin ou modèle est protégé. Dans les pays concernés, le consommateur aura donc finalement le choix du réparateur pour les pièces de carrosserie mais il n'aura pas le choix des pièces elles-mêmes. La présente proposition vise à corriger cette situation et à développer la concurrence à toutes les étapes de la chaîne:

- entre les fournisseurs des différents types de pièces, avec davantage de concurrence des pays non européens;
- entre les constructeurs automobiles et leurs fournisseurs qui entreront en concurrence pour le contrôle de la distribution;
- entre les constructeurs automobiles et les distributeurs indépendants;
- entre les «concessionnaires» officiels et les distributeurs et réparateurs indépendants, ainsi qu'à l'intérieur de ces catégories d'intervenants également;
- entre les compagnies d'assurances.

- sur le consommateur?

Les assureurs sont en fait les premiers consommateurs ou les consommateurs intermédiaires de la plupart des pièces de rechange, à concurrence de la part des assurances couverte par une garantie tous risques; pour le reste du marché, ce sont les consommateurs finaux qui paient directement les pièces de rechange. Le consommateur final a intérêt à ce que la réparation effectuée soit de qualité dans la mesure où elle affecte l'apparence, la sécurité et la valeur de son véhicule.

Les questions de sécurité, de qualité et de valeur structurelle des pièces de rechange sont fondamentales pour le consommateur. Toutefois, la protection des dessins ou modèles récompense l'effort intellectuel du créateur et protège l'apparence du produit, non ses qualités techniques. Si le dessin d'un pare-choc n'est pas protégé parce qu'il ne remplit pas l'exigence de nouveauté, cela ne veut pas nécessairement dire que ce pare-choc est moins sûr qu'un autre pare-choc protégé. Ce raisonnement vaut d'autant plus si le même fabricant produit les pièces à la fois pour le constructeur automobile et pour le réparateur ou le vendeur indépendant.

5. La proposition contient-elle des mesures visant à tenir compte de la situation spécifique des petites et moyennes entreprises (exigences réduites ou différentes, etc.)?

La proposition ne prévoit pas de mesure particulière pour les PME.

CONSULTATIONS

6. Liste des organisations qui ont été consultées sur la proposition et exposé des éléments essentiels de leur position.

Dans une première phase du processus de consultation, la Commission a mené des entretiens bilatéraux avec les cinq principaux groupes concernés afin d'avoir une vue d'ensemble plus claire des questions économiques liées aux pièces de rechange pour automobiles et motocyclettes, en particulier les éléments de carrosserie. Ces principaux groupes sont: les constructeurs automobiles (y compris les constructeurs de véhicules et de motocyclettes, représentés par l'ACEA, l'ACEM, et l'UNICE); les fournisseurs (CLEPA) les producteurs indépendants de pièces (ECAR), les compagnies d'assurances (CEA) et les organisations de consommateurs (AIT/FIA, BEUC et FEMA). Pour préparer ces discussions bilatérales, les services de la Commission ont élaboré un questionnaire (annexe I) concernant la situation économique du secteur des pièces de rechange pour automobiles et motocyclettes, et plus spécifiquement les pièces de carrosserie. Ce questionnaire a été envoyé à l'ensemble des organisations précitées en novembre 1999; la Commission a reçu les réponses jusqu'en juin 2000.

La Commission a ensuite entamé des discussions bilatérales avec les parties précitées; des entreprises et organisations individuelles représentatives de chacun de ces groupes ont également été invitées à participer aux réunions. Des réunions ont été organisées avec l'ACEM, la CLEPA, la CEA, l'ACEA, la FEMA, l'ECAR, le BEUC et l'AIT/FIA.

Ces consultations ont montré que les positions respectives des différentes parties intéressées divergeaient fortement, en particulier celles des producteurs de produits complexes et des producteurs indépendants de pièces pour ces produits complexes.

Les fabricants de produits complexes estiment que la protection des dessins et modèles des pièces détachées est une conséquence inévitable du droit de la propriété intellectuelle («DPI») concerné. L'existence d'un droit sur un dessin ou un modèle représente la contrepartie de l'investissement consenti et permet également de rémunérer la créativité. En ce sens, il s'apparente aux autres types de DPI. De ce

point de vue, le marché primaire et le marché des pièces de rechange ne peuvent être séparés. Toute distinction entre les deux étant artificielle, il convient de l'éviter afin de garantir la cohérence dans l'application des principes généraux des DPI.

Par contre, les producteurs indépendants de pièces pour produits complexes considèrent que la protection des dessins et modèles de pièces détachées engendre des situations de monopole injustifiées sur le marché des pièces de rechange. Les prix de pièces de rechange de qualité équivalente sont inférieurs quand leur dessin ou modèle n'est pas protégé. Ils estiment qu'il convient d'imposer une limite à ce DPI afin d'éviter un impact négatif sur la concurrence; il s'agit là de la seule manière d'éviter que les fabricants contrôlent intégralement le marché des pièces de rechange.

En juin 2003, la Commission a lancé une étude d'impact sur les différentes options envisageables pour la libéralisation du marché des pièces de rechange. Cette étude s'est concentrée sur le secteur automobile, étant donné l'impact économique de celui-ci. Toutefois, ses conclusions et toute harmonisation ultérieure au niveau européen s'appliqueront à tous les secteurs concernés par le remplacement et la réparation de produits complexes. La Commission a reçu le rapport final à la fin du mois de novembre 2003.

Les parties intéressées suivantes ont été consultées:

- ACEA (Association des constructeurs européens d'automobiles) (interview collective; contact: M. Greven); deux réunions ont été organisées avec des représentants des membres de l'ACEA
- Michel Aribard & Jean-Paul Blin, Ministère français de l'économie, des Finances et de l'industrie
- Gabriel de Bérard, président de la FEDA (Fédération des syndicats de la distribution automobile)
- Ralf Bergner (directeur général), Lars Homqvist (vice-président) & Ad Ham (président du groupe de travail «Aftermarket» & directeur général du département Automotive Europe de Bosal nv), CLEPA (Association européenne des fournisseurs automobiles)
- CCFA (Comité des constructeurs français d'automobiles) (contact: N. Mignotte & H. Perreau); une réunion a été organisée avec des représentants des constructeurs français d'automobiles
- Miguel Angel Cuerno, ANCERA (Asociación Nacional de Comerciantes de Equipos, Recambios, Neumáticos y Accesorios para Automoción), distributeurs indépendants de pièces détachées, Espagne
- Carlo Dellacasa, ANFIA (Associazione nazionale fra industrie automobilistiche) groupe Pièces détachées
- Isabelle Fourrier (conseiller juridique) & Menno Schönlink (directeur du marketing, Aftermarket), Valeo

- Renatto Gallo, ASCAR (Associazione Produttori e Distributori di Accessori e Componenti speciali per Autoveicoli)
- Philippe Gaultier, directeur du marketing, Plastic Omnium
- Jack Gills, directeur exécutif, CAPA (Certified Automotive Parts Association), USA
- Sylvia Gotzen, secrétaire général, FIGIEFA (Fédération internationale des grossistes, importateurs et exportateurs en fournitures automobiles)
- Sabine Gluthe (gestion de la propriété intellectuelle), Karl-Heinz Hinz (gestion de la qualité) & Gerhard Bauer (marques), DaimlerChrysler
- Teresa Herrero, ANFAC (Asociación Española de Fabricantes de Automóviles y Camiones)
- Jean-Louis Marsaud, directeur, CEA (Comité européen des assurances)
- Martin McGreavy, responsable des ventes et du marketing, EV (grossistes en pièces détachées)
- Jacques Monnet (directeur général) & Christian Boure (secrétaire général), FIEV (Fédération française des industries des équipements pour véhicules)
- Miguel Angel Obregon, SERNAUTO (Asociación española de fabricantes de equipos y componentes para automoción)
- Gerhard Riehle, coordinateur de campagne, ECAR
- Peter Roberts, directeur exécutif, Thatcham
- Louis Shakinovsky (directeur juridique), Katherine Marshall (conseiller juridique principal) & Marcus Schmidt (Développement stratégique), Belron
- Brian Spratt, directeur exécutif, ADF (Automotive Distribution Federation), Royaume-Uni
- Marie-Pierre Tanugi-de Jongh, directeur, A+Glass
- Roger Thomas, vice-président, Aftermarket Operations Europe, Pilkington AGR (UK) Ltd. Également membre du groupe de travail «Aftermarket» du GEPVP (Groupement européen des producteurs de verre plat)
- Victoria Villamar Bouza, Conseiller juridique, BEUC (Bureau européen des unions de consommateurs)
- Martin Wiedermann, Automotive Lighting