

EU-Designschutz-Richtlinie: Radwan-Vorschlag Gift für Mittelstand GVA: Politik sanktioniert Produktmonopol zugunsten der Autokonzerne

Ratingen, 15. Dezember 2006. Der Branchenverband des deutschen Autoteilehandels und der Ersatzteilindustrie weist den Vorschlag des Berichterstatters im Rechtsausschuss des Europäischen Parlaments, Alexander Radwan EVP, zur Einführung einer rund siebenjährigen Schutzfrist – gekoppelt an den Modellwechsel des jeweiligen Kfz-Typs – für Karosserieersatzteile zurück. Die Regelung gefährdet massiv den freien Vertrieb von Ersatzteilen wie Scheinwerfern, Motorhauben, Kotflügeln oder Autoglas – damit droht beim Designschutz ein de facto Monopol zugunsten der Automobilkonzerne und ihrer Serviceorganisationen. „Freie Serviceanbieter werden bei Umsetzung des Radwan-Vorschlags einen großen Teil ihres Geschäfts verlieren“, erklärte der GVA-Vorsitzende Hartmut Röhl.

Zwei Parlamentsausschüsse und EU-Sicherheitsstudie sprechen für liberale Lösung

Auf besonderes Unverständnis stößt beim GVA, dass der Vorschlag des Berichterstatters die Voten der anderen beteiligten Parlamentsausschüsse sowie den Tenor des von ihm selbst initiierten Gutachtens über Sicherheitsfragen von freien Ersatzteilen komplett ignoriert. So hatten sich die EU-Parlamentsausschüsse für Binnenmarkt und Verbraucherfragen sowie für Wirtschafts- und Währungsfragen dem Revisionsvorschlag der EU-Kommission angeschlossen. Die EU-Kommission hat die Einführung einer Reparaturklausel in die EU-Design-Richtlinie vorgeschlagen. Diese begrenzt den Schutz sichtbarer, karosserieintegrierter Autoteile auf das Neufahrzeuggeschäft. Dazu GVA-Geschäftsführer Hans Jürgen Wahlen: „Noch nie ist in Europa ein Automobilhersteller gegen einen anderen Automobilhersteller vorgegangen, weil seine Designrechte verletzt worden sind. Dabei ist nicht zu übersehen, dass sich das Design von Automobilen vielfach doch sehr ähnlich ist und offensichtlich kopiert wird. Jeder Fall der Inanspruchnahme von Designrechten hat denselben Handlungsablauf: Ein Automobilhersteller geht gegen einen Wettbewerber aus dem freien Kfz-Teile-Markt vor.“

Designrechte werden nicht geprüft – Tiefschlag gegen den Mittelstand

Besonders fatal an der Designschutz-Gesetzgebung ist, dass bei Anmeldung eines Geschmacksmusters nicht geprüft wird, ob es sich dabei tatsächlich um eine neue und einzigartige Formgebung handelt – nur dann ist ein Design zu Recht geschützt. Unabhängig davon melden z.B. die deutschen Automobilhersteller fast durchgehend sämtliche Fahrzeuge zum Designschutz an – womit keinesfalls geklärt ist, ob das Design überhaupt schutzwürdig ist. Dazu der GVA-Geschäftsführer: „BMW ist zum Beispiel aufgrund eingetragener Schutzrechte für verschiedene Karosserieteile im Streit mit einem deutschen Teilehändler über Jahre bis zum BGH gezogen – das Verfahren wurde nach Erlöschen von Geschmacksmusterrechten von BMW sogar ins Markenrecht gewendet. Zwar unterlag BMW bei drei Karosserieteilen vor Gericht, man muss sich aber fragen, wie ein mittelständisches Unternehmen beim Vertrieb der dann freigelegten Produkte unter dem Strich noch Geld

verdienen kann, wenn ein Weltkonzern wie BMW mit zahlreichen Winkelzügen durch alle Instanzen geht.“ Wahlen weiter: „Der Mittelständler muss den Beweis führen, dass das Design unrechtmäßig angemeldet wurde. Händler, Hersteller und Handwerk werden deshalb tendenziell die Finger von solchen Produkten lassen, wenn ein Autohersteller sie mit Lizenz aus Brüssel und Berlin zu Tode klagen kann.“

Zeche zahlt der Verbraucher

Am Ende wird der Verbraucher die Zeche aus dem Radwan-Vorschlag zahlen. An erster Stelle ist der Autofahrer getroffen, der seinen Unfallschaden aus eigener Tasche bezahlen muss – er wird vom Gesetzgeber an den Autokonzern gekettet. Er muss dessen Preis bezahlen, da freie Serviceanbieter aus dem Geschäft gedrängt werden. Nur allein von Fahrzeugen, die älter als sieben Jahre sind, kann das Gewerbe nicht überleben. Angesichts der erheblichen Investitionen, die Betriebe im Unfallgeschäft heute leisten müssen, um eine fachgerechte Reparatur nach Sicherheits- und Umweltstandards zu gewährleisten, brauchen die Betriebe auch jüngere Fahrzeuge für ein gesundes Geschäftsergebnis. Der GVA-Vorsitzende Röhl hierzu: „Dass die Reparatur mit Teilen aus dem freien Markt im Regelfall günstiger ist, ist nicht zu bestreiten. Gelingt es dem Autohersteller nun, für rund sieben Jahre ohne Wettbewerb die Preise nach eigenem Gutdünken festzusetzen, wird sich die im Vergleich zur mechanischen Reparatur oder Wartungsarbeiten ohnehin schon teure Karosserieinstandsetzung weiter verteuern. Dann ist schnell bei älteren Autos der wirtschaftliche Totalschaden da, das potenzielle Auftragsvolumen in diesem Bereich geht verloren.“

Autokonzerne kassieren mehrfach

Der Tatbestand, dass Automobilhersteller zunehmend ins Geschäft mit Kfz-Versicherungen einsteigen, führte zu einem weiteren Schlag gegen den Verbraucher: Im Zusammenhang mit der höherpreisigen Unfallreparatur bei Ausschaltung des Wettbewerbs verteuert sich zwangsläufig für alle Autofahrer auch die Kfz-Versicherung. Röhl: „Die Autokonzerne kassieren mit dem Radwan-Vorschlag dann gleich mehrmals höhere Beträge vom Autofahrer, nämlich für Ersatzteile, für Versicherungsbeiträge und für Werkstattstunden.“

Auch durch einen weiteren Kniff verdienen Autohersteller viel Geld im Ersatzteilwesen. Hartmut Röhl: „Immer wieder lassen die Autokonzerne verlautbaren, eine Liberalisierung des Ersatzteilgeschäfts gefährde Arbeitsplätze in Deutschland. Dabei bauen die Hersteller kaum noch Autoteile selbst, rund 80 % der in der Erstausrüstung verbauten Teile kommen von Zulieferern. Mit Blick auf das Ersatzteilgeschäft ist dieser Prozentwert sogar noch höher. Bezogen wird heute längst nicht mehr nur aus Komponentenwerken in Europa. Und mehr noch: Ein deutscher Volumenhersteller ließ zum Beispiel einen Scheinwerfer für die Erstausrüstung von einem hiesigen Zulieferer entwickeln. Mit der Blaupause des Scheinwerfers ist er dann nach Ostasien gegangen und hat dort den Scheinwerfer für das Ersatzteilgeschäft produzieren lassen. Mit diesem asiatischen Originalteil steigt seine Marge zu Lasten der Arbeitsplätze in Europa.“ Röhl ergänzt: „Gegen den freien Markt wird aber genau dieses Arbeitsplatz-Argument herangezogen, um für Autokonzerne exklusive

Schutzrechte zu fordern. Dabei hat der freie Markt gar nicht die Möglichkeit, wie ein Autokonzern weltweit zu beschaffen, sondern ist auf Anbieter vor Ort angewiesen.“

Bedrohliche Entwicklung: Politik wird zum Erfüllungsgehilfen der Autokonzerne

Besonders ärgerlich ist für den GVA, dass die Politik zum Erfüllungsgehilfen der Automobilindustrie wird. Seit Jahren weigert sich die Bundesregierung, Interessen von Mittelstand und Verbraucher zu berücksichtigen. Während die Autokonzerne Stellen abbauen, investiert die mittelständische Automobilwirtschaft in Deutschland. Dies gilt für Teilehandel, Teileindustrie und Freie Werkstätten. In Zeiten wachsenden Drucks auf die Nettoeinkommen hat der freie Kfz-Reparaturmarkt eine wichtige Funktion, um 47 Mio. deutsche Autofahrer mobil zu halten.

Dennoch zeigen Themen wie die unendliche Geschichte um die Förderung der Nachrüstung von Dieselpartikelfiltern, Designschutz für sichtbare Autoersatzteile oder des Zugangs zu Technischen Informationen der Automobilhersteller wie umfassend in Deutschland Industriepolitik zu Lasten des automobilen Mittelstands und der Verbraucher betrieben wird. Angesichts der anhaltenden Politik der großen deutschen Konzerne, die im Inland Arbeitsplätze abbauen und Steuerzahlungen vermeiden, ist die Sabotage des Jobmotors Mittelstand nicht zu verstehen.

Fazit

Der GVA fordert im Interesse des automobilen Mittelstands eine liberale Lösung der Designschutzfrage. Nur diese garantiert dem Autofahrer dauerhaft den Erhalt einer Reparaturalternative zu den Angeboten des Fahrzeugherstellers. Im deutschen Autoteilehandel und in der Autoteileindustrie sind ca. 50.000 Stellen direkt davon abhängig, dass der Gesetzgeber den Zugang zum Markt ermöglicht – gegen das prinzipielle Interesse von weltweit operierenden Automobilkonzernen mit riesiger Marktmacht. Alle Argumente der Fahrzeughersteller in Richtung Arbeitsplätze, Sicherheit der Ersatzteile, Produktqualität usw. konnten stichhaltig widerlegt werden. Die von Berichterstatter Radwan initiierte Sicherheitsstudie selbst führte aus, dass der europäische Verband der Automobilhersteller ACEA kein Beispiel anführen konnte, dass den Schluss auf eine Gefährdung der Verkehrssicherheit zulässt. Die Einführung einer Reparaturklausel ins europäische Designrecht im Interesse des Verbrauchers ist daher zwingend erforderlich.

Bildmaterial vorhanden.

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. ist der Branchenverband und politische Interessenvertreter des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Darüber hinaus spricht er auch für die rund 2000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind ca. 160 Handelsunternehmen mit über tausend Betriebsstellen und etwa 140 Kfz-Teilehersteller organisiert. Der Pkw- und Nfz-Teile-Markt hat in Deutschland ein Volumen von rund 22,5 Mrd. Euro, der freie Kfz-Service-Markt hat auf der Reparatorebene einen Anteil von rund 50 %. Die im GVA organisierten Handelsunternehmen repräsentieren rund 80 % des Umsatzes dieser rein mittelständisch strukturierten Branche. Schwerpunkte der Verbandsarbeit sind der Ausbau des freien Kfz-Service-Marktes als echte Reparaturalternative für den Verbraucher sowie die Wahrung der Chancengleichheit gegenüber der Automobilindustrie im Ersatzteile-Handel.

Pressekontakt: Thomas Kobudzinski

