

Ersatzteilmonopol: Bundesregierung stärkt Autokonzerne auf Kosten der Autofahrer

Berlin, 5. Dezember 2003. Trotz massiven und begründeten Widerspruchs von Verbraucher- und Wirtschaftsverbänden sowie der Rechtswissenschaft halten Bundesregierung und rot-grüne Mehrheit im Bundestag fest an ihrem Gesetzentwurf zum Designrecht.

Auf Basis der EU-Richtlinie 98/71 EG will die Bundesregierung am 12. Dezember 2003 ihren Gesetzentwurf zur Reform des deutschen Geschmackmusterrechts (Designrecht) zur abschließenden Lesung in den Bundestag bringen. Über den berechtigten Schutz des Karosseriedesigns von Neuwagen hinaus werden nach diesem Entwurf auch sichtbare Karosserie-Ersatzteile (z.B. Kotflügel, Motorhauben, Scheinwerfer, Außenspiegel und Windschutzscheiben) geschützt und damit der Ersatzteil- und Reparaturmarkt monopolisiert.

Da die Automobilhersteller das in Betracht kommende Ersatzteilsortiment bereits jetzt nahezu vollständig zum Musterschutz angemeldet haben, könnten sie künftig diese Rechte geltend machen und besonders lukrative Teilsegmente exklusiv an sich binden. Macht ein Autokonzern davon Gebrauch, darf niemand mehr in Deutschland solche Ersatzteile herstellen oder vertreiben. 50 Millionen Autofahrer und 25.000 freie Reparatur-Fachbetriebe sind dann darauf angewiesen, die vorwiegend für Unfallreparaturen benötigten Ersatzteile über den Automobilhersteller zu dessen Monopolpreisen zu beziehen.

Wie dies geht, hat die Adam Opel AG Mitte des Jahres gezeigt: Per einstweiliger Verfügung untersagte sie es süddeutschen Teilegroßhändlern, weiter Außenspiegel für den Vectra B und Scheinwerfer für den Vectra C zu verkaufen. Für beide Produkte hat Opel, obwohl nicht Hersteller dieser Teile, Designrechte angemeldet. Für die Bundesregierung war die Opel-Kampagne leider keine Warnung, welche Folgen ihre „Reform“ für den Wettbewerb und die Geldbörse des Autofahrers haben kann.

Die Möglichkeit, auch das Design von Ersatzteilen schützen zu lassen, hat erhebliche Konsequenzen für den Wettbewerb im Kfz-Reparatur- und -Ersatzteilmarkt. Ohne Wettbewerb wären Verbraucher dem Preisdiktat der Autokonzerne ausgeliefert und allein bei den GVA-Handelsmitgliedern 8.000 Arbeitsplätze massiv gefährdet.

Reparaturklausel schafft Abhilfe

BGA und GVA fordern daher, eine Reparaturklausel in das künftige Geschmacksmustergesetz aufzunehmen – eine Position, die unter anderem auch von ADAC, Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) sowie dem Kfz-Gewerbe (ZDH/ZDK) und der Versicherungswirtschaft (GDV) vertreten wird. Diese Reparaturklausel schützt innovatives deutsches Automobildesign im Neufahrzeug-Geschäft, dehnt diesen Schutz aber nicht auf den Reparaturmarkt aus. *Mit* einer Reparaturklausel können Ersatzteilhersteller, neben den

Automobilhersteller auch den freien Markt bedienen; der Verbraucher behält eine Wahlmöglichkeit zu den Servicenetzen der Autokonzerne. *Ohne* eine Reparaturklausel erhalten Automobilhersteller dagegen ein legalisiertes und dadurch wasserdichtes Monopol über ein Viertel des deutschen Ersatzteilmarktes mit einem jährlichen Volumen von rund 2,5 Mrd. € – das den Zielen der Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung (GVO) eklatant widerspräche.

Der GVA-Vorsitzende Hartmut Röhl weist noch auf einen besonderen, höchst fragwürdigen Begleitumstand dieses Gesetzgebungsverfahrens hin: „Einfach skandalös ist, dass sich Bundesregierung und rot-grüne Mehrheit im Bundestag sehr wohl bewusst sind, dass ein Designschutz für die in Frage stehenden Ersatzteile nicht legitim ist. Doch anstatt diese Erkenntnis legislativ umzusetzen, stützt man sich auf eine inhaltlich vage ‚VDA-Zusage‘, Designrechte nicht zum Nachteil des Wettbewerbs einsetzen zu wollen. Im Klartext: Man weist jemandem unter der Voraussetzung Exklusivrechte zu, dass er diese nicht ausübt. Ein solches Vorgehen ist nahezu beispiellos und wird kaum den berechtigten Anforderungen des Mittelstands an eine moderne, dem Allgemeinwohl verpflichtete Gesetzgebung gerecht.“

Lizenz zum Gelddrucken für die Autokonzerne

Für die Automobilindustrie wäre das neue Designrecht nach Machart der Bundesregierung eine Lizenz zum Gelddrucken. Bei einem kritischen Vergleich der heute schon deutlichen Preisunterschiede für den Verbraucher und die Werkstätten beim Bezug von Karosserie-Ersatzteilen über den gebundenen oder den freien Markt wird deutlich, welches Potenzial hier für die Konzerne liegt.

BGA und GVA sehen in dem Gesetzesvorhaben eine skandalöse Bevorzugung von Konzerninteressen – gerichtet gegen einen mittelständischen Wirtschaftszweig, legitime Verbraucherinteressen und eine sachgerechte Ordnungspolitik. Deshalb fordern BGA und GVA die Aufnahme einer Reparaturklausel ins deutsche Geschmacksmusterrecht. Nur diese garantiert, dass der Wettbewerb bei der Reparatur mit Karosserie-Ersatzteilen dauerhaft zum Wohle des Verbrauchers Bestand hat.

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 3000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind rund 180 Handelsunternehmen mit über tausend Betriebsstellen und etwa 130 Kfz-Teilehersteller organisiert. Der Markt für Ersatz- und Verschleißteile hat in Deutschland ein Volumen von über 16 Mrd. Euro, der freie Kfz-Service-Markt hat daran einen Anteil von circa 45 %. 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