

Freier Wettbewerb oder Monopol bei Autoersatzteilen in Europa? EU-Binnenmarktskommissar Bolkestein geht Designschutz-Thema an

Brüssel, 30. April 2004. Konsequenterweise angesichts seines Einsatzes zur Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes hat Frits Bolkestein, als Mitglied der EU-Kommission zuständig für das Thema Binnenmarkt, einen Vorschlag für die Liberalisierung des Designschutzes für Auto-Ersatzteile angekündigt. Zurzeit existiert in Europa kein einheitlich geregelter Markt für Karosserie-integrierte, „sichtbare“ Ersatzteile wie Blechteile (z.B. Motorhaube und Kotflügel), Scheinwerfer, Außenspiegel oder Windschutzscheiben. Die EU-Mitgliedstaaten können die entsprechende Design-Richtlinie aus 1998 auf verschiedene Arten umsetzen (so bestehen in Deutschland, Frankreich oder Österreich besondere Schutzrechte, die den freien Handel einschränken, während z.B. in Großbritannien, Italien, Spanien oder den Benelux-Ländern diese Ersatzteile ohne Einschränkung vertrieben und produziert werden dürfen).

Der neue Bolkestein-Vorschlag zur Reform der EU-Design-Richtlinie 98/71/EG steht am 19. Mai 2004 auf der Tagesordnung der Sitzung der EU-Kommission. Es geht dabei um die Frage, ob sich künftig die Prinzipien Reparaturfreiheit für Kraftfahrzeuge und Vollendung des Binnenmarktes bei Auto-Ersatzteilen durchsetzen oder ob es zur Festschreibung eines Monopols auf dem Markt für sichtbare Auto-Ersatzteile zugunsten der Automobilindustrie kommt.

Der Vorschlag von Kommissar Bolkestein zielt darauf ab, den Binnenmarkt im Handel mit den infrage stehenden Karosserie-integrierten Kfz-Ersatzteilen zu liberalisieren und zu vollenden – nach Vorstellung von EU-Kommissar Bolkestein soll dies mittels einer „Reparaturklausel“ erfolgen. Diese Klausel zielt auf eine gerechte und richtige Balance zwischen dem Schutz von Designinnovationen einerseits und dem Erhalt von freiem Handel und Wettbewerb andererseits. Sie gewährt Fahrzeugherstellern vollen Schutz ihres Autodesigns gegen mögliche Kopien durch ihre direkten Wettbewerber und unterstützt auf diese Weise wirksam ihr Kerngeschäft – den Verkauf neuer Kraftfahrzeuge. Die Reparaturklausel besagt nur, dass dieser Designschutz im Neufahrzeuggeschäft nicht auf die entsprechenden *Ersatzteile* ausgedehnt werden soll. Der Grund dafür ist, dass der Schutz solcher Ersatzteile zu einem ungerechtfertigten Produktmonopol der Autokonzerne führen würde – im Gegensatz zum Designschutz bei neuen Automobilen oder anderen Primärprodukten.

„Eine solche Reparaturklausel ist eine überzeugende Antwort auf die Ersatzteil-Frage“, äußert Hartmut Röhl, Präsident der FIGIEFA (die FIGIEFA ist der internationale Dachverband des freien Kfz-Teilehandels in Brüssel) und 1. Vorsitzender des GVA (der GVA ist der nationale Branchenverband des freien Kfz-Teilehandels). Und Röhl weiter: „Die Reparaturklausel stellt eine rechtlich zwingende, wirtschaftlich gebotene sowie mittelstands-, arbeitsplatz- und

verbraucherfreundliche Lösung dar. Darüber hinaus leistet sie einen Beitrag zur Konsistenz der EU-Gesetzgebung und zur Vollendung des Binnenmarktes. Europäische Verbraucher werden die freie Wahl haben, wo sie ihr Auto reparieren und warten lassen. Sie haben die Möglichkeit, sowohl die Fahrzeugreparatur als auch die Ersatzteile zu wettbewerbskontrollierten Preisen zu bekommen. Die Reparaturklausel erhält außerdem Arbeitsplätze in der Europäischen Union. Während Fahrzeughersteller nämlich mehr und mehr ihren Teilebedarf aus Niedriglohnländern beziehen und zunehmend Arbeitsplätze ins Nicht-EU-Ausland verlagern, kommt die große Zahl der im freien Kfz-Service-Markt vermarkteten Ersatzteile aus Produktionsstätten in der EU – sowohl von Zulieferern der Automobilindustrie als auch von unabhängigen Teileherstellern. Der freie Kfz-Service-Markt besteht überwiegend aus kleinen und mittleren Unternehmen, sog. KMU, die nicht ohne weiteres ihre Produktion verlagern, doch neue Arbeitsplätze in der EU schaffen können. Hinzu kommt, dass ein Designschutz die betreffenden Ersatzteile von der eigentlich gewollten Freizügigkeit der Kfz-GVO 1400/2002 ausnehmen und somit die GVO-Zielsetzung unterminieren würde, einen wirksamen Wettbewerb auf dem Reparaturmarkt durch Sicherstellung der Entscheidungsfreiheit des Autofahrers zwischen konkurrierenden Ersatzteilen zu erhalten.“

GVA und FIGIEFA würden es außerordentlich begrüßen, wenn die EU-Kommission Bolkesteins liberale und wirtschaftsfreundliche Lösung unterstützen würde. Noch einmal Hartmut Röhl: „Eine solche Lösung wird übrigens seit vielen Jahren durch Verbraucher- und Autofahrerverbände sowie von Seiten der mittelständischen Unternehmen und der europäischen Kfz-Versicherungsbranche gefordert.“

Weitere Informationen erhalten Sie auf der Internetseite www.figiefa.org oder über die GVA Geschäftsstelle. Außerdem befasst sich die ECAR (Europäische Kampagne für die Freiheit im Ersatzteil- und Reparaturmarkt) mit der Thematik – auch zur ECAR-Arbeit erhalten Sie auf der FIGIEFA-Webseite weiterführende Informationen.

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 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