

Brüssel, den 14. September 2004

Vorschlag der Kommission für mehr Wettbewerb auf dem Kfz-Ersatzteilmarkt – Häufig gestellte Fragen

(siehe auch [IP/04/1101](#))

Was regelt die Richtlinie 98/71/EG über den rechtlichen Schutz von Mustern und Modellen (Geschmacksmustern), und wie sehen ihre Bestimmungen über Ersatzteile aus?

Die Richtlinie

- legt fest, was ein „Muster oder Modell“ ist;
- bestimmt die Schutzvoraussetzungen (ein Muster ist schutzwürdig, wenn es neu ist und Eigenart besitzt);
- legt die Schutzdauer fest (mindestens 5, höchstens 25 Jahre);
- legt den Schutzzumfang fest (der Schöpfer des Musters hat das ausschließliche Recht, es zu benutzen und Dritten die Benutzung zu verbieten);
- legt Grenzen des Geschmacksmusterschutzes fest (beispielsweise sind Verbindungsstücke von Bauteilen normalerweise nicht schutzwürdig);
- legt fest, wann eine Geschmacksmustereintragung ungültig ist.

Bei den Verhandlungen über die Richtlinie herrschte Uneinigkeit über den Geschmacksmusterschutz für „Must-match“-Ersatzteile komplexer Erzeugnisse; darunter versteht man Erzeugnisse, die nur verwendbar sind, wenn sie der Form nach genau mit dem zu ersetzenden Teil übereinstimmen. Es wurde ein Kompromiss – die „Freeze-plus-Lösung“ gefunden. Artikel 14 der Richtlinie bestimmt daher, dass die Mitgliedstaaten ihre bestehenden Rechtsvorschriften für diesen Bereich beibehalten und sie nur ändern dürfen, wenn dies zu einer Liberalisierung des Handels mit solchen Bauelementen führt, d. h. wenn neben den Herstellern der Originalteile auch anderen Anbietern erlaubt wird, Ersatzteile zu vertreiben. Mit anderen Worten, ein Mitgliedstaat, in dem der Schutz bei Verabschiedung der Richtlinie auf das Bauelement im Neufahrzeug beschränkt war, darf nicht wieder hinter diesen Stand zurückfallen und den Schutz auf dasselbe Bauelement im Anschlussmarkt, d. h. auf das entsprechende Ersatzteil, ausdehnen.

In welchen Mitgliedstaaten dürfen außer dem Hersteller der Originalteile auch andere Anbieter Ersatzteile vertreiben?

Sieben der fünfzehn „alten“ EU-Länder (Belgien, Irland, Italien, Luxemburg, die Niederlande, Spanien und das Vereinigte Königreich) haben mit einer so genannten „Reparaturklausel“ eine Liberalisierung herbeigeführt.

Diese Regelung lässt zwar einen Geschmacksmusterschutz für neue Produkte zu, ermöglicht aber auch die Verwendung alternativer Ersatzteile für Reparatur oder Austausch im Anschlussmarkt. Griechenland hat eine Reparaturklausel in Verbindung mit einer Schutzfrist von fünf Jahren und einer „angemessenen“ Vergütung. Zwei neue Mitgliedstaaten (Ungarn und Lettland) haben den Ersatzteilmarkt liberalisiert.

Was sind die Hauptziele des Änderungsvorschlags der Kommission?

Die gegenwärtige Situation, in der neun Mitgliedstaaten den Ersatzteilmarkt liberalisiert haben und sechzehn weiterhin den Geschmacksmusterschutz auf Ersatzteile anwenden, hat eine Zersplitterung und Verzerrung des Binnenmarktes zur Folge. Aufgrund dieser Fragmentation und der Unsicherheit in Bezug auf die weitere Entwicklung des gemeinschaftlichen Geschmacksmusterrechts sind die Verbraucher nicht sicher, ob der Kauf bestimmter Ersatzteile legal ist; außerdem haben sie in einigen Mitgliedstaaten keine Wahl zwischen konkurrierenden Ersatzteilerbietern. Die Ersatzteilhersteller ihrerseits können die Größenvorteile eines echten Binnenmarktes nicht nutzen und werden davon abgeschreckt, zu investieren und neue Arbeitsplätze zu schaffen.

Mit dem Vorschlag wird daher die Harmonisierung der Geschmacksmustervorschriften zwecks Vollendung des Binnenmarktes angestrebt. Dadurch würde die Rechtssicherheit erhöht. Ersatzteilhersteller und Verbraucher wüssten, woran sie sind, und kämen in den Genuss aller Vorteile eines echten Binnenmarktes. Das würde zu mehr Auswahl und Wettbewerb und zu einem Rückgang der Preise führen.

Auf welche Ersatzteile bezieht sich der Vorschlag?

Die vorgeschlagene Richtlinienänderung betrifft nur die Ersatzteile auf dem Anschlussmarkt, die durch ein auf Neuheit und Eigenart basierendes Geschmacksmuster geschützt sind. In der Praxis sind das die sichtbaren Außenteile (sog. "Crash"-Teile) wie Motorhaube, Stoßstangen, Türen, Scheinwerfer, Kühlergrill, Windschutzscheiben und Kotflügel.

Nicht sichtbare Elemente wie Motorteile oder mechanische Teile sind von der Änderung nicht betroffen.

Zweck des Geschmacksmusterschutzes ist die Sicherung des ausschließlichen Rechts an einem neuen oder eigentümlichen Muster oder Modell – Dritte dürfen es nicht nachahmen. Komplexe Erzeugnisse wie beispielsweise Autos bestehen aus vielen unterschiedlichen Elementen mit jeweils eigener Formgebung, die zum endgültigen Produkt zusammengesetzt werden, das dann als neues Erzeugnis am Markt verkauft wird. Der Markt für neue Produkte ist der so genannte „Primärmarkt“, der von dem Änderungsvorschlag nicht betroffen ist: Wenn beispielsweise ein Hersteller und/oder Teilelieferant Geschmacksmusterschutz für einen Scheinwerfer genießt, dürfen andere Hersteller oder Zulieferer diesen Scheinwerfer auch in Zukunft nicht nachahmen, um ihn in ein Neufahrzeug einzubauen.

Ein Fahrzeug kann indessen während seines Lebenszyklus beschädigt werden oder seine Funktionsfähigkeit verlieren, dann müssen unter Umständen Teile ersetzt oder repariert werden. Der Ersatzteilmarkt wird als „Sekundärmarkt“ oder „Anschlussmarkt“ bezeichnet.

Natürlich muss das Ersatzteil, z. B. eine Motorhaube, eine Tür oder ein Scheinwerfer, so gestaltet sein, dass es genau mit dem Originalteil übereinstimmt; solche Teile werden daher zuweilen als „Must-match“-Ersatzteile bezeichnet.

Wenn für die Formgebung dieses Teils indessen ein uneingeschränkter Nachahmungsschutz besteht, ist unabhängigen Herstellern auch der Sekundärmarkt verschlossen. Das soll mit dem Kommissionsvorschlag geändert werden.

Warum diese Unterscheidung zwischen Primär- und Sekundärmarkt?

Die Schöpfer neuer Muster und Modelle sollen einen Schutz genießen, der ihnen ermöglicht, eine angemessene Vergütung ihrer Investitionen zu erlangen. Die Kommission ist der Meinung, dass bei Autoteilen der Schutz auf dem Primärmarkt hierfür ausreicht.

Da es bei „Must-match“-Ersatzteilen keine alternativen Gestaltungsmöglichkeiten gibt, kommt die Gewährung des Geschmacksmusterschutzes auf dem Sekundärmarkt der Gewährung eines Monopols gleich. Sie stellt eine unverhältnismäßige Begünstigung des Geschmacksmusterinhabers dar, enthält den Verbrauchern Wahlmöglichkeiten vor und führt unter Umständen dazu, dass die Ersatzteilpreise künstlich hoch gehalten werden.

Würde die vorgeschlagene Änderung die Automobilhersteller zwingen, aufgrund der sinkenden Einnahmen die Neuwagenpreise zu erhöhen?

Es gibt keinen Grund zu der Annahme, dass die Maßnahme zu einem Anstieg der Neuwagenpreise führen würde. Man sollte die Wirkung dieses Vorschlags nicht überschätzen. Der Geschmacksmusterschutz für den Sekundärmarkt ist nur *eine* Einkommensquelle für die Autohersteller.

Andere Faktoren wie die Kontrolle der Vertriebswege oder andere Schutzrechte sind genauso wichtig. Einige Mitgliedstaaten gewähren auch Urheberrechtsschutz, und die Richtlinie erlaubt ja die Kumulation von Rechten.

Wie unterscheiden sich Urheberrecht und Geschmacksmusterschutz in der Rechtswirkung - wird sich für den Verbraucher wirklich etwas ändern, wenn der Urheberrechtsschutz bestehen bleibt?

Urheberrecht ist ein Rechtsbegriff, der die Rechte von Urhebern an ihren literarischen und künstlerischen Werken beschreibt. Das Urheberrecht erstreckt sich auf alle literarischen, wissenschaftlichen und künstlerischen Schöpfungen. Es schützt die geistige Leistung des Urhebers ab dem Zeitpunkt der Werkschöpfung. Im Gegensatz zum Geschmacksmusterschutz entsteht das Urheberrecht automatisch, ohne dass der Werkschöpfer eine Eintragung beantragen muss.

Ein Geschmacksmuster schützt die Erscheinungsform eines ganzen Erzeugnisses oder eines Teils davon, die sich (insbesondere) aus den Merkmalen der Linien, Konturen, Farben, der Gestalt, Oberflächenstruktur und/oder der Werkstoffe des Erzeugnisses selbst und/oder seiner Verzierung ergibt, soweit sie neu ist und Eigenart hat. Der Schutz wird mit der Eintragung gewährt.

In einigen Mitgliedstaaten (namentlich Frankreich) können Ersatzteile urheberrechtlich geschützt werden, aber nur dann, wenn sie nach dem Urheberrecht schutzfähig sind (d. h. allgemein gesprochen das Erfordernis der „Originalität“ erfüllen).

Die Abschaffung des Designschutzes würde die Fahrzeughersteller nicht daran hindern, das Urheberrecht in Anspruch zu nehmen, wenn es anwendbar ist, um gegen die Herstellung von Ersatzteilen durch Dritte vorzugehen - obwohl dies in einen Rechtsstreit münden könnte, da aufgrund der fehlenden Eintragungspflicht nicht immer klar ist, ob Urheberrechtsschutz besteht bzw. das Urheberrecht verletzt wurde.

Da die Hersteller neben anderen Mitteln (Marken, Kundendienst, streng kontrolliertes Vertriebsnetz usw.) auch den Urheberrechtsschutz in Anspruch nehmen können, um ihre Monopolstellung zu wahren, würde die Abschaffung des Geschmacksmusterschutzes für Ersatzteile nicht zwangsläufig den Anschlussmarkt für Ersatzteile in der gesamten EU vollständig öffnen. Es wäre jedoch ein bedeutender Schritt nach vorne, ohne den eine vollständige Marktöffnung nicht möglich ist und der als solcher einen Großteil des Marktes für den Wettbewerb öffnen und Vorteile für die Verbraucher bringen würde.

Würde die Abschaffung des Geschmacksmusterschutzes für Ersatzteile die Hersteller nicht von Investitionen in Forschung und Innovation abhalten?

Nein. Die Erträge aus den ausschließlichen Rechten auf dem Primärmarkt reichen als Anreiz für Investitionen in Geschmacksmuster aus. Die Erscheinungsform eines neuen Wagens ist ein wichtiger Faktor für die Kaufentscheidung, und das bietet einen ausreichenden Innovationsanreiz für die Hersteller. Wie viel der Rechteinhaber mit seinem geschützten Geschmacksmuster verdient, hängt davon ab, inwieweit die Verbraucher dieses Muster als Mehrwert betrachten und bereit sind, das Erzeugnis mit dem geschützten Muster zu kaufen oder einen höheren Preis dafür zu zahlen als für vergleichbare Produkte, die das Geschmacksmuster nicht enthalten.

Die Wahl sämtlicher sichtbaren Ersatzteile durch alle nachfolgenden Besitzer eines Fahrzeuges wird durch die ursprüngliche Entscheidung beim Kauf des Neuwagens diktiert, da die Gestaltung der Ersatzteile mit der des Originals übereinstimmen muss. Es ist überzogen, dass die Hersteller während der gesamten Lebensdauer eines Fahrzeuges am Geschmacksmusterschutz verdienen können, ohne sich dem Wettbewerb zu stellen.

Betrifft der Änderungsvorschlag außer Kraftfahrzeugen noch andere Produkte?

Der Vorschlag betrifft alle Branchen, in denen die Reparatur oder der Austausch von sichtbaren Teilen komplexer Erzeugnisse eine Rolle spielen. Der Anwendungsbereich der Richtlinie ist nicht auf einzelne Branchen beschränkt und die empfohlenen rechtlichen Lösungen sind nicht „sektorspezifisch“ ausgelegt.

Der Anschlussmarkt für Automobilersatzteile ist jedoch zweifellos der Sektor, für den diese Faktoren die größte Bedeutung haben, und zwar aus folgenden Gründen:

Der Geschmacksmusterschutz für komplexe Erzeugnisse spielt in der Branche eine wichtige Rolle.

Angesichts der hohen Investitionen, die der Kauf eines neuen Wagens darstellt, werden beschädigte sichtbare Teile sehr häufig ersetzt oder repariert, da dies sehr viel billiger ist als eine Neuanschaffung.

Es besteht Aussicht auf einen tragfähigen Ersatzteilmarkt, so dass der Markteintritt für neue Anbieter interessant erscheint. Der Ersatzteilbedarf ist, wenn auch nicht konstant, so doch vorhersehbar und er hat ein beträchtliches Volumen.

Andere Branchen mit einem signifikanten Reparatursektor sind beispielsweise die Bereiche Elektrohaushaltsgeräte, Sanitäranlagen, Motorräder und Uhren. Die Abschaffung des Geschmacksmusterschutzes dürfte hier jedoch nur sehr geringe Auswirkungen haben.

Die Richtlinie aus dem Jahr 1998 über den Schutz von Mustern und Modellen sieht eine Überarbeitung der Regelungen vier Jahre nach Ablauf der Umsetzungsfrist, d. h. im Oktober 2005, vor. Warum schlägt die Kommission schon über ein Jahr früher eine Änderung vor?

Die Kommission ist der Meinung, dass der richtige Zeitpunkt gekommen ist für die Einführung einer „Reparaturklausel“, d. h. einer Bestimmung, die es neben den Inhabern der Geschmacksmusterrechte an Neuwagen auch anderen Anbietern ermöglicht, Teile mit identischer Gestaltung als Ersatzteile zu vertreiben. Es ist der richtige Zeitpunkt, weil es sich als unmöglich erwiesen hat, innerhalb der Branche selbst eine Einigung auf freiwilliger Basis zu erzielen.

Die Änderung wird den Verbrauchern zugute kommen. Sie ist außerdem eine logische Folge des „Monti-Pakets“, d. h. der Änderung der Wettbewerbsvorschriften (Gruppenfreistellungsverordnung) für den Kfz-Handel (siehe [IP/02/1073](#) und [MEMO/02/174](#)), durch das der Vertrieb von Neuwagen liberalisiert wurde, was zu einem Rückgang der Preisunterschiede zwischen den Mitgliedstaaten führte.

Die Kommission ist nicht an den in Artikel 18 der Richtlinie aus dem Jahr 1998 vorgegebenen Zeitplan für etwaige Änderungen gebunden. Sie kann jederzeit für jede Richtlinie eine Änderung vorschlagen, und im vorliegenden Fall unterbreitet sie diesen Vorschlag nach einer umfassenden Konsultation.

Warum hat die Kommission die Annahme des Vorschlages auf den Herbst verschoben?

Der Vorschlag stand ursprünglich auf der Kommissionstagesordnung für Juni 2004. Aber kurz vor der geplanten Annahme durch die Kommission reichten Verbände der Automobilhersteller eine neue Stellungnahme ein. Obwohl die offizielle Antwortfrist des Konsultationsverfahrens bereits abgelaufen war, entschied die Kommission, die Behandlung dieser Frage im Interesse der Fairness und einer für die Verbraucher und die übrigen Beteiligten optimalen Lösung auf den September zu verschieben, so dass genug Zeit ist, um die Stellungnahme der Hersteller zu analysieren und zu berücksichtigen.

Die Gruppenfreistellungsverordnung hat den Ersatzteilmarkt bereits geöffnet, was ist also der Mehrwert dieses Vorschlags?

Durch die Gruppenfreistellungsverordnung (EG) Nr. 1400/2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrags auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor sind einige rechtliche Fragen im Zusammenhang mit dem Ersatzteilhandel geregelt worden; im Prinzip gewährleistet sie einen wirksamen Wettbewerb auf dem Ersatzteil- und Wartungsmarkt, u. a. weil sie den Kunden die Wahl zwischen konkurrierenden Ersatzteilangeboten lässt und den Automobilherstellern verbietet, ihren Teilezulieferern die direkte Belieferung des Anschlussmarktes zu untersagen, auch für Ersatzteile entsprechender Qualität von Dritten.

Aber solange Ersatzteile unter Geschmacksmusterschutz stehen, sind bestimmte Teile der Verordnung in der Praxis wirkungslos, soweit dieser Markt betroffen ist, und Wettbewerbsverzerrungen bestehen fort. Wird der Geschmacksmusterschutz für Ersatzteile aufrechterhalten, kann der Teilezulieferer nicht selbst den Anschlussmarkt beliefern, ein Vertragshändler kann nicht an „seinem“ Hersteller vorbei Ersatzteile direkt vom Produzenten kaufen, die unabhängige Reparaturwerkstatt kann nicht zwischen konkurrierenden Angeboten für die betreffenden Ersatzteile wählen, und auf dem Reparaturmarkt wird der Wettbewerb ausgeschaltet.

Der jetzt vorgelegte Vorschlag würde mithin in der Praxis die uneingeschränkte Anwendung der Gruppenfreistellungsverordnung auf den Ersatzteilmarkt ermöglichen.

Wie stellt sich die Kommission zur Behauptung der Automobilindustrie, dass diesem Vorschlag keine umfassende Folgenabschätzung vorausgegangen sei und er den Schlussfolgerungen der eingeschränkten Folgenabschätzung, die durchgeführt wurde, zuwiderlaufe?

Das ist nicht zutreffend. Die Automobilindustrie bezieht sich auf eine im Jahr 2003 in Auftrag gegebene Untersuchung, die lediglich die Meinung des mit der Ausführung beauftragten Unternehmens widerspiegelt und nie als erweiterte Folgenabschätzung gedacht war. Die Kommission hat eine umfassende Folgenabschätzung nach ihren hierfür geltenden Leitlinien vorgenommen und dabei die Ergebnisse der Studie sowie aller von der Branche und anderen Betroffenen im Laufe des bereits 1999 in Gang gesetzten Konsultationsprozesses vorgelegten Daten berücksichtigt. Diese umfassende Folgenabschätzung rechtfertigt uneingeschränkt die gewählte Lösung.

Läuft diese Änderung nicht dem Geist der Richtlinie 98/71 über den Schutz von Mustern und Modellen zuwider?

Im Gegenteil. Ziel der Richtlinie ist eine ausgewogene Regelung, die dem Interesse der Unternehmen am Geschmacksmusterschutz und den Belangen der Verbraucher bzw. den Erfordernissen eines reibungslos funktionierenden Binnenmarktes, auf dem Waren frei gehandelt werden können und unverzerrter Wettbewerb herrscht, gleichermaßen Rechnung trägt. Genau das soll mit den von der Kommission vorgeschlagenen Änderungen erreicht werden.

Um die Harmonisierungshindernisse zu überwinden, die während der Verhandlungen über die Richtlinie zu Tage traten, hat die Kommission versucht, im Einklang mit der Richtlinie eine freiwillige Vereinbarung über die freie Benutzung von Ersatzteilen für Reparaturzwecke und über ihren Schutz zu erzielen, die von allen Akteuren des Ersatzteilmarktes mitgetragen wird. Der erste Schritt bestand in der Versendung eines Fragebogens im November 1999. Auf der Grundlage der Antworten fanden dann im Oktober und November 2000 eine Reihe bilateraler Treffen mit Interessengruppen statt. Hauptziel dieser Bemühungen war eine Senkung der Preise für den Endverbraucher bei gleich bleibender Qualität.

Es konnte jedoch keine solche freiwillige Vereinbarung erzielt werden. Deshalb teilte Kommissar Bolkestein dem Rat und dem Europäischen Parlament im August 2003 seine Absicht mit, gesetzgeberisch tätig zu werden und eine Änderung von Artikel 14 der Richtlinie vorzuschlagen.

Würde durch die Abschaffung des Geschmacksmusterschutzes für Ersatzteile nicht die Sicherheit gefährdet?

Nein. Der Geschmacksmusterschutz ist sicherheitsneutral, d. h. er bezieht sich auf die Erscheinungsform des Erzeugnisses, nicht aber seine technischen Eigenschaften. Die Sicherheit wird durch eine Vielzahl anderer strenger EU-Vorschriften mit detaillierten Regelungen gewährleistet.

Wenn gegenwärtig für eine Stoßstange kein Geschmacksmusterschutz gewährt wird, weil sie das Erfordernis der Neuheit nicht erfüllt, heißt das nicht zwangsläufig, dass sie weniger sicher ist als eine Stoßstange, die Geschmacksmusterschutz genießt, weil das Design bis dahin noch von niemand anderem verwendet worden ist.

Ausschlaggebend ist, dass die geschmacksmustergeschützte Stoßstange und die nicht-geschützte denselben technischen Vorschriften unterliegen, beispielsweise der Richtlinie 2001/95/EG über die allgemeine Produktsicherheit sowie zahlreichen Richtlinien über Bau und Betrieb von Kraftfahrzeugen. Diese Richtlinien, die nichts mit der Richtlinie über den Geschmacksmusterschutz zu tun haben, werden weiterhin uneingeschränkt auf alle Ersatzteile anwendbar sein, unabhängig davon, ob diese unter Geschmacksmusterschutz stehen oder nicht und ob sie vom Fahrzeughersteller selbst oder von jemand anderem angeboten werden.

Erhalten die Automobilhersteller eine Entschädigung oder Vergütung für den Verlust dieser Rechte, wenn ja, welche?

Ein Vergütungssystem war eine der in der Folgenabschätzung untersuchten Optionen. Bei dieser Lösung würden Fremdhersteller von „Must-match“-Ersatzteilen für den Sekundärmarkt eine vereinbarte Vergütung an den Hersteller der Originalteile und/oder an den Fahrzeughersteller zahlen.

Diese Lösung wäre mit hohem Verwaltungsaufwand verbunden und ausgesprochen komplex und schwerfällig in der Umsetzung. Es wäre die Frage der angemessenen Vergütung zu klären, da eine Situation wie bei einer gesetzlichen Lizenzierung eintreten würde. Wie würde eine angemessene Vergütung berechnet, wer würde sie einziehen und wie würde sie an die Rechteinhaber verteilt? Diese Lösung würde außerdem voraussetzen, dass auf dem Sekundärmarkt ein Geschmacksmusterschutz für Ersatzteile besteht, was schon in einigen Mitgliedstaaten nicht der Fall ist. Dort müsste, entgegen dem Geist der Richtlinie und der „Freeze-plus-Klausel“, der Geschmacksmusterschutz wieder eingeführt werden.

Wie werden Streitigkeiten geregelt?

Die Regelung von Streitigkeiten erfolgt gemäß der Richtlinie 98/71/EG nach Maßgabe des innerstaatlichen Rechts.

Wie hoch sind die Durchschnittskosten des Herstellers für das Design eines neuen Fahrzeugmodells?

Nach den für die Automobilindustrie vorliegenden Zahlen belaufen sich die F+E-Gesamtausgaben eines Fahrzeugherstellers im Durchschnitt auf 4,2 % des Umsatzes.

F+E in Bereichen wie Maschinenbau (Motor, Getriebe, Sicherheit, Elektronik) Kraftstoffverbrauch, Umweltschutz, Transport- und Navigationssysteme entsprechen 2,8 % des Umsatzwertes.

1,4 % des Umsatzwertes fließen in allgemeine Gestaltungsarbeit: 0,7 % entfallen auf Teile und Material wie die Innenausstattung (Armaturen, Polster), Lackierung oder Aluminiumfelgen und nur 0,7 % auf die sichtbaren Außenteile, die dem Geschmacksmusterschutz unterliegen und von der vorgeschlagenen Richtlinienänderung betroffen wären.

Mit anderen Worten, die Aufwendungen der Fahrzeughersteller für die äußere Gestaltung neuer Fahrzeugmodelle entsprechen im Durchschnitt 0,7% ihres Umsatzes.

Was bezahlt der Verbraucher durchschnittlich pro Auto für das Design?

Nach den Zahlen, die der Kommission vorliegen, belaufen sich die Kosten für die Karosseriegestaltung im Durchschnitt auf nicht auf mehr als 50/60 EUR je Fahrzeug, das entspricht 0,4 % des Fahrzeugpreises einschließlich der nach der Fertigstellung anfallenden Kosten wie beispielsweise der Gewinnspanne des Händlers. Das ist das, was der Verbraucher anteilig für das Design bezahlt.

Wie hoch ist gegenwärtig der Anteil der Fahrzeughersteller bzw. der unabhängigen Ersatzteilhersteller am Ersatzteilmarkt?

Das Volumen des gesamten EU-Marktes für Kfz-Ersatzteile wird auf 42 bis 45 Milliarden EUR jährlich geschätzt. Der Anteil der Fahrzeughersteller am Ersatzteilmarkt beträgt Schätzungen zufolge 50 % - 55 %, die verbleibenden 45 % - 50 % entfallen auf den so genannten „unabhängigen“ Anschlussmarkt.

Der Vorschlag betrifft indessen nicht den gesamten Anschlussmarkt. Er bezieht sich lediglich auf die Fahrzeugteile, die unter Geschmacksmusterschutz gestellt werden können, d. h. auf sichtbare Außenteile, für die eine gewisse Ersatzteil- und Reparaturenachfrage besteht, wie Karosserieteile (beispielsweise Stoßstangen, Kotflügel und Motorhauben), Beleuchtung und Autoglas.

Das Volumen dieses Marktteils wird auf ca. 25% des gesamten Anschlussmarktes oder 9 -11 11 Milliarden EUR jährlich veranschlagt. Dies betrifft sowohl Fahrzeughersteller und unabhängige Anbieter. Ca. 77 % oder 7,5 Milliarden EUR entfallen auf Karosserieteile, 12 % oder ca. 1,2 Milliarden EUR auf Beleuchtung und 11 % oder etwas über 1 Milliarde € auf Autoglas.

Es herrscht Uneinigkeit darüber, wie sich dieser Markt aufteilt. Die Fahrzeughersteller versichern, dass ihr Anteil bei Karosserieersatzteilen auf einigen Märkten gerade einmal 55 %-60 % betrage. Marktdaten der unabhängigen Hersteller (ECAR) zufolge handelt es sich hingegen bei 95 % der Karosserieteile, die in der EU verkauft werden, um Originalteile; den unabhängigen Herstellern bliebe danach also nur ein Marktanteil von 5 %.

Bei der **Beleuchtung** beträgt der Marktanteil der Automobilindustrie nach deren eigenen Schätzungen 40 %-50 %, ECAR-Schätzungen gehen von 65 % aus. Beim **Autoglas** veranschlagt die Branche ihren Marktanteil mit 30 % - 40 %, ECAR zufolge liegt er eher bei 70 %.

Nach sehr groben Schätzungen der Kommission bewegt sich der Anteil der Fahrzeughersteller an dem Markt, für den der Geschmacksmusterschutz eine Rolle spielt, um 85 %.

Würde die Abschaffung des Geschmacksmusterschutzes zu einer Verlagerung der Produktion in Drittländer und dem Verlust von Arbeitsplätzen in der EU führen?

Es gibt keine Anhaltspunkte hierfür - die EU-Wirtschaft könnte sogar mit Zuwächsen rechnen. Die Abschaffung des Geschmacksmusterschutzes auf dem Sekundärmarkt würde mehr Wettbewerbsmöglichkeiten eröffnen und hätte spürbare Auswirkungen auf Ersatzteilhersteller und -vertriebskanäle. An jeder Stelle der Wertschöpfungskette könnten neue Akteure auftreten oder die alten ihre Rolle wechseln.

Es wäre eine Verlagerung von den Fahrzeugherstellern und den Zulieferern, die Originalteile in Lizenz produzieren, hin zu unabhängigen Produzenten zu erwarten. In welchem Umfang dies geschieht und welche Auswirkungen es im Endeffekt hat, ist schwer abzuschätzen. Die Automobilindustrie spricht vom Verlust von bis zu 50 000 Arbeitsplätzen, 32 400 davon in der EU. Aber bei der Ermittlung dieses Wertes hat man die Auswirkungen auf einen Hersteller mit derzeit hohem Marktanteil auf die gesamte Industrie hochgerechnet. Wenn bei den Fahrzeugherstellern Arbeitsplätze verloren gingen, würde dies durch die Schaffung neuer Stellen bei den unabhängigen Herstellern ausgeglichen.

Es ist sogar von einem Nettozuwachs an Arbeitsplätzen infolge eines Wachstums des Ersatzteilmarktes insgesamt auszugehen. Durch die Ausweitung der Produktion selbst werden automatisch neue Arbeitsplätze entstehen. Wahrscheinlich würde sie sich auch im Handel in einem Nettobeschäftigungszuwachs niederschlagen, da mehr Ersatzteile verkauft würden. Generell wird das Wachstum des Marktes insgesamt die negativen Auswirkungen auf die Unternehmen, die derzeit eine Monopolstellung auf dem Ersatzteilmarkt genießen, mehr als wettmachen.

Mehr noch, die Änderung der Richtlinie würde es den Ersatzteilherstellern in der EU ermöglichen, überall in der Union Teile für wichtige Exportmärkte (USA, Südamerika, Russland und Ukraine) zu fertigen. Das würde mehr Beschäftigung für die EU bedeuten und nicht die Verlagerung von Arbeitsplätzen.

Etwa 15 % der Fahrzeuge auf den Straßen der EU sind aus Drittländern importiert. Dabei handelt es sich unter anderem um japanische, koreanische und US-amerikanische Fabrikate, aber auch um Fahrzeuge, die von EU-Herstellern in den USA und anderswo gefertigt werden. Die Teile für diese Fahrzeuge werden fast ausschließlich in Japan, Korea, Taiwan und den USA produziert.

Die betreffenden Hersteller haben allesamt Geschmacksmuster für Fahrzeugteile in der EU eintragen lassen und werden das auch weiterhin tun. So kontrollieren sie den EU-Markt (was der Beschäftigung in ihrem Heimatland zugute kommt). Die Änderung der Richtlinie würde es den Teileherstellern in der EU ermöglichen, Ersatzteile für diese Importfahrzeuge in der EU zu produzieren und so Arbeitsplätze in der Union schaffen.

Es liegen zwar keine genauen Zahlen vor, aber es gibt Anhaltspunkte dafür, dass gegenwärtig etwa 25 % des Anschlussmarktes von Fahrzeugherstellern aus Drittländern bedient werden, ein Marktsegment, das den unabhängigen Produzenten aus der EU verschlossen ist. Diese Teile werden zuweilen als „verdeckte Einfuhren“ bezeichnet. Auch hier gilt: wenn der Designschutz auf dem Anschlussmarkt abgeschafft würde, erhielten die Ersatzteilhersteller aus der EU Zugang zu diesem Marktsegment und es könnten neue Arbeitsplätze in der Union geschaffen werden.

Im Übrigen werden nach Aussage der Automobilindustrie die Teile, die von dem Änderungsvorschlag am stärksten betroffen wären (Blechteile) derzeit fast ausschließlich von Fahrzeugherstellern in der EU und nicht in Drittländern gefertigt. Die Automobilindustrie selbst sagt, die Fahrzeughersteller würden diese Teile auf jeden Fall wegen der hohen Logistikkosten weiterhin an Standorten produzieren, die möglichst nahe bei ihren Montagewerken liegen. Die Angst vor Produktionsverlagerungen in Länder außerhalb der EU ist daher unbegründet.

Würde mehr Wettbewerb auf dem Ersatzteilmarkt dem Endverbraucher niedrigere Preise bescheren?

Das dürfte der Fall sein, auch wenn ein solcher Preisrückgang sehr schwer zu beziffern ist. Die Zahlen der Kommission deuten darauf hin, dass in den EU-Mitgliedstaaten, in denen Ersatzteile unter Designschutz gestellt werden können, 6-10 % mehr für die Ersatzteile bezahlt werden, auf die sich der Vorschlag bezieht. Die Erfahrung in anderen Branchen, in denen eine Liberalisierung stattgefunden hat - beispielsweise Luftfahrt, Energie, Telekommunikation - legt nahe, dass mehr Wettbewerb letztlich zu einem Preisrückgang bei Ersatzteilen führen dürfte und parallel dazu zu einem Rückgang der Versicherungsprämien, da Ersatzteile einen erheblichen Anteil an den Schadensregulierungskosten von Kfz-Versicherern haben. In welchem Umfang dies geschähe, hinge davon ab, wie der Markt sich an die neuen Gegebenheiten anpasst. Obwohl es viele Mittler zwischen Automobilzulieferern und Endverbrauchern gibt, könnte der Verbraucher damit rechnen, dass die Abschaffung eines De-facto-Monopols ihm Vorteile in Bezug auf Auswahl, Preis, Vertrieb, Verfügbarkeit von Teilen usw. bringt.

Ist dies der Anfang einer allgemeinen Aushöhlung des gewerblichen Rechtsschutzes um des Wettbewerbs willen?

Nein. Die anderen Initiativen der Kommission auf diesem Gebiet, insbesondere das System für die Eintragung von Gemeinschaftsgeschmacksmustern (siehe [IP/01/1803](#), [MEMO/03/77](#)) und das vorgeschlagene Gemeinschaftspatent, zeigen ganz klar, dass dem nicht so ist und dass die Kommission den gewerblichen Rechtsschutz im Allgemeinen und den Geschmacksmusterschutz im Besonderen als unerlässlich betrachtet für eine faire Honorierung von Erfindungen und Innovationen und ein wettbewerbsfähigeres Europa. Der Geschmacksmusterschutz für Neuwagen würde durch den Vorschlag nicht angetastet. Aber wir sollten nicht zulassen, dass das Monopol für den Primärmarkt diktiert, wie die Verbraucher ihre Fahrzeuge reparieren oder welche Ersatzteile sie auf dem Anschlussmarkt kaufen können.