

Aus dem Europaparlament

Die Änderung der Designschutzrichtlinie

Designschutzrichtlinie – worum geht's?

Wer in Deutschland mit einer kaputten Windschutzscheibe die Werkstatt aufsuchte, durfte bisher nur die Originalersatzteile des Herstellers kaufen. Der sogenannte „Designschutz“ verschaffte den Automobilkonzernen ein „De-facto-Monopol“.

Nach dem Willen des europäischen Parlaments soll sich das ändern. Die Designschutzrichtlinie, die eigentlich dem Schutz des ureigenen Erscheinungsbildes eines Produktes gilt, soll nach dem Beschluss des Parlaments vom 12.12.07 um eine sogenannte Reparaturklausel ergänzt werden. Die Reparaturklausel gilt für sichtbare Ersatzteile, wie Kotflügel, Windschutzscheiben oder Motorhauben, die auf dem sogenannten Sekundärmarkt, dem Markt für Autoersatzteile, vom „Geschmacks-“, oder „Designschutz“ ausgenommen werden sollen. Das bedeutet, dass unabhängige Hersteller in Deutschland und in vielen anderen EU-Ländern nach einer fünfjährigen Übergangszeit künftig Ersatzteile produzieren und anbieten dürfen.

Verbraucher und Mittelstand profitieren

Verbraucherinnen und Verbraucher waren bisher gezwungen, Originalersatzteile zu kaufen und waren so dem Preisdiktat der Hersteller unterworfen. Die Reparaturklausel ermöglicht nun das Entstehen eines freien Marktes für Ersatzteile in Deutschland. Davon profitieren vor allem freie Werkstätten, sowie kleine und mittelständische Betriebe. Neue Investitionen in den Ersatzteilmarkt werden ermöglicht. Damit entstehen auch neue Arbeitsplätze.

Bisher galten in den Mitgliedsstaaten unterschiedliche Regelungen. Während die nationale Gesetzgebung in weit über der Hälfte der EU-Staaten das Monopol der Automobilhersteller auf Ersatzteile sicherte, galt die jüngst im Parlament verabschiedete Reparaturklausel bereits in den Benelux-Staaten, Ungarn, Irland, Italien, Spanien und Großbritannien. Freie Werkstätten in Deutschland machten sich bisher – trotz des gemeinsamen Binnenmarktes - strafbar, wenn sie beispielsweise Ersatzteile freier Hersteller aus Großbritannien importierten.

Ende einer langen Geschichte

Die Einführung der Reparaturklausel ließ fast 15 Jahre auf sich warten. Bereits 1993 hatte die Kommission vorgeschlagen, den Ersatzteilmarkt zu liberalisieren und die Monopole der Automobilhersteller zu knacken. Das Parlament hatte in dieser Zeit immer wieder auf die Einführung einer Reparaturklausel gepocht. Das so lange dauerte zeigt, wie stark die Lobby der Autokonzerne die Politik in manchen Mitgliedsstaaten – allen voran in der Bundesrepublik - beeinflusst. Nach wie vor stellen sich Deutschland und Frankreich im Rat gegen die Reparaturklausel.

Zuletzt versuchte der CSU-Europaabgeordnete und wirtschaftspolitische Sprecher der EVP-Fraktion Alexander Radwan, als zuständiger Berichterstatter des Wirtschaftsausschusses die Interessen der deutschen Automobilkonzerne im Parlament durchzusetzen. Damit scheiterte er jedoch im März dieses Jahres.

Die Gegner der Reparaturklausel führten oft Sicherheitsbedenken an oder argumentierten, mit einer entsprechenden Regelung würde das Recht auf geistiges Eigentum verletzt. Doch die Verbraucherinnen und Verbraucher zahlen bereits beim Erwerb eines Neuwagens für das Design. Zudem belegen Studien: Sicherheit und Qualität sind keine Frage des Designs, sondern der Sorgfalt des jeweiligen Herstellers.