



*Freier* Wettbewerb und *faire* Preise für Kfz-Ersatzteile

**Design  
für ein modernes Europa:  
zum Vorteil für Europas Verbraucher  
und zur Stärkung der europäischen  
Wettbewerbsfähigkeit**



**ECAR**

Die europäische  
Bewegung für  
die Freiheit des  
Kfz-Ersatzteile-  
und Kfz-Reparatur-  
Marktes

# Freier Wettbewerb und faire Verbraucherpreise für Kfz-Ersatzteile



## Wettbewerb im Markt für Reparatur und Wartung: Garantie für bezahlbare Mobilität.

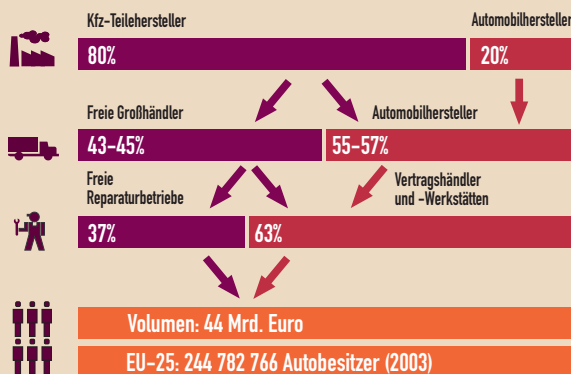
### Ab dem ersten Tag ihrer Nutzung brauchen Fahrzeuge Pflege. Eine Menge Pflege.

Im Laufe von 10 Jahren kostet die Wartung eines Autos den Verbraucher das 1 1/2 fache des ursprünglichen Kaufpreis.

Jedes Jahr müssen 250 Millionen Fahrzeugbesitzer in der EU insgesamt 44 Milliarden Euro für die zur Wartung und Reparatur ihrer Fahrzeuge benötigten Ersatzteile ausgeben. Diese Ersatzteilkosten stellen somit einen beträchtlichen Teil des Mobilitäts-Budgets des Verbrauchers dar. Einen günstigen Preis für Ersatzteile zu erhalten, kann den entscheidenden Unterschied zwischen bezahlbarer und unbezahlbarer Mobilität ausmachen.

Die Fahrzeugbesitzer in einigen europäischen Ländern können zwischen konkurrierenden Anbietern von Teilen und Reparaturleistungen wählen: zwischen dem Vertragshändlernetzwerk und dem sog. „freien Ersatzteile- und Reparaturmarkt“. Auf diese Weise haben sie die Freiheit der Wahl, wo sie ihr Fahrzeug warten und reparieren lassen wollen, und zwar zu Preisen, die durch Wettbewerb niedrig gehalten werden. Märkte mit Wettbewerb sind ein Garant für das Recht der Verbraucher, ihre Fahrzeuge nach eigenen Wünschen reparieren zu lassen.

### Der EU-15 Markt für Kfz-Ersatzteile

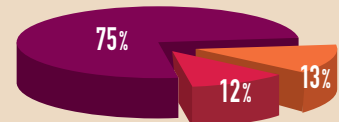


### Auf dem Spiel steht: Monopole für Automobilhersteller oder Reparaturfreiheit für Verbraucher?

Wettbewerb, der die Verbraucherrechte stärkt, ist eindeutig ein öffentliches Gut. Er wird aber durch einen für die Allgemeinheit ziemlich unverständlichen Streit gefährdet, der die Verbraucher ihrer Rechte zu berauben droht: Sollen sich Automobilhersteller auf angebliche Rechte geistigen Eigentums – Designrechte – berufen können, um ein Monopol in der Belieferung mit sichtbaren Ersatzteilen wie Stoßstangen, Motorhauben, Scheinwerfer oder Windschutzscheiben durchzusetzen?

### EU-15 Markt für „must-match“-Ersatzteile

- Karosserieteile  
75% - 7.500 000.000 €
- Integrierte Beleuchtung  
13% - 1.380 000.000 €
- Autoglas  
12% - 1.160 000.000 €



Würde die Europäische Union die Frage mit einem „Ja“ beantworten, würden die Automobilhersteller die vollständige Kontrolle über einen 10 Milliarden-Euro-Markt gewinnen.

### Europa's beklagenswerter Zustand: ein Flickwerk widersprüchlicher Regelungen.

Die Europäische Union hat seit mehr als 12 Jahren darum gebittet, Wettbewerb im Markt für sichtbare Ersatzteile Europa-weit zu gewährleisten. Ihre Bemühungen wurden jedoch von der Automobilindustrie vereitelt. Das Ergebnis ist das heutige Flickwerk widersprüchlicher nationaler Regelungen.

In einigen Mitgliedsstaaten sorgt freier Wettbewerb für glückliche Verbraucher. In anderen üben die Automobilhersteller ein Monopol aus. Es überrascht nicht, dass Verbraucher dort letztlich viel mehr bezahlen müssen. Eine Untersuchung des europäischen Verbandes der Versicherungswirtschaft (CEA)<sup>1</sup> zeigt, dass in solchen „Monopol“-Staaten die Preise für sichtbare Kfz-Ersatzteile im Durchschnitt 9,8% höher liegen.

<sup>1</sup> Comité Européen des Assurances, "Spare Parts Price Survey", January 2004

# Europa von Ersatzteilmonopolen zu befreien, ist ein richtiger Schritt. Und ein Akt sinnvoller Gesetzgebung

Derzeit werden Verbraucher in einigen EU-Mitgliedstaaten durch Monopole in sichtbaren Ersatzteilen ausgebeutet.



## Monopolgewinne für einige wenige?

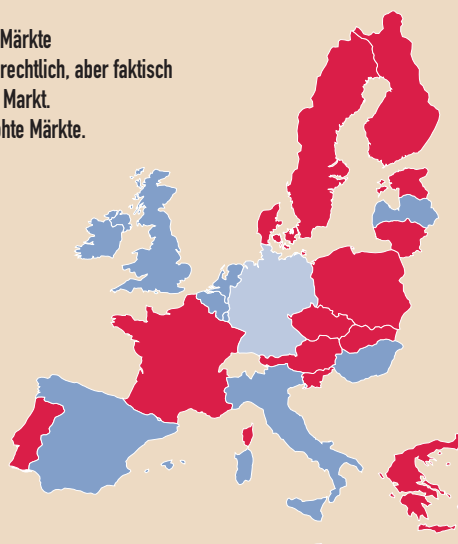
Warum leidet Europa unter diesem Flickwerk unterschiedlicher nationaler Regelungen? Aus einem einfachen Grund: Profit.

Eine McKinsey-Studie<sup>2</sup> weist nach, dass die europäischen Automobilhersteller im Jahr 2000 39% ihrer Gewinne mit Ersatzteilen erzielten - dagegen nur 18% mit der Herstellung und dem Verkauf von Automobilen. Deshalb versuchen Automobilhersteller, ihre beherrschende Stellung auf dem Markt für sichtbare Ersatzteile weiter auszudehnen. Mehr als ein Jahrzehnt lang haben sie fadenscheinige Argumente vorgebracht in dem Versuch, die EU dazu zu bewegen, ihnen ein Monopol auf diese Teile zu gewähren.

Mit einem solchen Monopol, wasserdicht abgesichert durch Designschutz, erhielten die Automobilhersteller den Segen des Gesetzgebers.

- ausbeuterische Preise für Ersatzteile zu erheben,
- 250 Millionen europäische Fahrzeugbesitzer zu gefangenen Verbrauchern zu machen,
- Tausende von mittelständischen Wettbewerbern aus dem Markt zu drängen, und
- viele Tausende EU-Arbeitsplätze im Kfz-Ersatzteilemarkt zu gefährden.

- Freie Märkte
- Nicht rechtlich, aber faktisch freier Markt.
- Bedrohte Märkte.



<sup>2</sup> McKinsey Quarterly, 2003 N°1

## Oder die Vorteile des Wettbewerbs für alle?

Die Europäische Kommission hat diese Gefahr erkannt. Zu Recht versucht sie, Europa, wo immer möglich, von Monopolen zu befreien. In der Frage der sichtbaren Ersatzteile hat sie sich auf die Seite aller Europäer gestellt, indem sie entschied, ihnen die Vorteile freien Wettbewerbs zugute kommen zu lassen. Dazu hat sie vorgeschlagen, im Rahmen der Novellierung der „Design“-Richtlinie 98/71/EG eine Reparaturklausel einzuführen. Damit kann Europa den Binnenmarkt auf diesem Sektor vollenden.

## Die Reparaturklausel: eine faire und ausgewogene Lösung.

Die Reparaturklausel gewährt den Automobilherstellern zu Recht umfassenden Schutz des Designs ihrer Neuwagen. Sie stellt lediglich sicher, dass dieser Schutz nicht auf die entsprechenden Ersatzteile ausgedehnt wird. Die Verbraucher behalten damit die Freiheit, ihre Fahrzeuge nach eigenen Wünschen reparieren lassen zu können. Und die Hersteller von Ersatzteilen behalten das Recht, ihre Teile an Verbraucher in allen Mitgliedsstaaten liefern zu können.

## Die Entscheidung liegt nun beim Europäischen Parlament und beim Ministerrat.

Die Reparaturklausel wird derzeit im Europäischen Parlament und im Ministerrat diskutiert.

Die Automobilhersteller betreiben ein intensives Lobbying, um diese Gesetzgebung zu blockieren. Sollten sie Erfolg haben, dann sind viele tausend Arbeitsplätze des freien Kfz-Ersatzteilemarktes gefährdet - und 250 Millionen europäische Verbraucher werden höhere Preise bezahlen.

Nun müssen das Europäische Parlament und der Rat entscheiden. Werden sie zu ihren erklärten Zielen und Prinzipien stehen? Oder werden sie 250 Millionen europäische Verbraucher dem Diktat von Monopolpreisen ausliefern?

**Gesunder Menschenverstand sollte sich durchsetzen. Handeln Sie jetzt.**



**ECAR**

Die europäische Bewegung für die Freiheit des Kfz-Ersatzteile- und Kfz-Reparatur-Marktes

# Die Reparaturklausel schützt Innovation, Wettbewerb und Wahlfreiheit für Verbraucher



Sinn und Zweck von Designschutz ist es, Wettbewerb innerhalb bestimmter Produkte zu fördern.

**Gegenstand der Designgesetzgebung ist es, die äußere Erscheinungsform eines Produkts, nicht das Produkt selbst zu schützen.**

Durch gutes „Design“, das die Sinne anspricht, lässt sich ein Produkt besser verkaufen. Ein Designer erhält ein ausschließliches Recht am Design seines Produkts und kann sicher sein, dass dieses besondere Design ihm gehört, und nur er allein es im Vertrieb einsetzen kann. Darin liegt ein Anreiz für ihn, Innovationen zu tätigen.

Aber seine Rechte erstrecken sich nicht auf die gesamte Produktkategorie. Um erfolgreich zu sein, muss er mit anderen Designern konkurrieren, die dieselben Produkte mit anderen Designs anbieten. Betrachtet man den Automobilmarkt: Dadurch, dass das Design eines Autos geschützt ist, wird der Wettbewerb in Neuwagen weder beeinträchtigt noch ausgeschlossen. Die Verbraucher können immer noch zwischen vielen verschiedenen Autos wählen, die alle Design-geschützt sind. Designschutz gewährt deshalb kein Produktmonopol. Er fördert vielmehr den Produktwettbewerb durch Innovation. Wenn ein Verbraucher bereit ist, für ein besonders ansprechendes Design 10% mehr zu bezahlen, so ist das seine freie Entscheidung. Niemand zwingt ihn dazu. Aber wenn er sich so entscheidet, dann sind die 10% Zuzahlung die Belohnung für den Designer, die Vergütung für dessen Design-Investition.

## Die Verhältnisse im Ersatzteile-Markt sind völlig anders.

Was die Wirkung von Designschutz angeht, so besteht zwischen Ersatzteilen und Neuwagen ein grundlegender Unterschied. Um die „Außenhaut“ eines Autos zu reparieren und so dessen ursprüngliches Erscheinungsbild wieder herzustellen, muss das Ersatzteil genau so aussehen wie das zu ersetzende Originalteil (es handelt sich um ein „must-match“-Ersatzteil). Es gibt keine Designalternativen. Teilehersteller haben nur die

**Ersatzteilpreise von Renault in freien Märkten und Märkten mit Designschutz (5 repräsentative Karosserieteile)**

Frankreich €	Belgien €	Italien €	Frankreich verglichen mit	
			Belgien	Italien
191	150	152	+ 27,4 %	+ 25,6 %

Wahl zwischen 2 Möglichkeiten: entweder das Teil so zu fertigen, dass es dem zu ersetzenden genau gleicht, oder aus dem Markt für sichtbare Ersatzteile ganz auszuschneiden.

## Designschutz auf Ersatzteile auszudehnen, stellt einen Missbrauch dar.

Sollte der Designschutz auf „must-match“-Ersatzteile ausgedehnt werden, so ergeben sich Wirkungen, die den gewollten völlig entgegengesetzt sind. Statt den Wettbewerb innerhalb von bestimmten Produkten zu fördern, wird der Wettbewerb in Ersatzteilen vollständig beseitigt. Im Gegensatz zu den Auswirkungen eines Designschutzes im Neuwagen-Markt führt der Schutz von „must match“-Ersatzteilen dazu, dass

- der Automobilhersteller ein Produktmonopol erhält,
- die Fahrzeugbesitzer jeglicher Wahlfreiheit beraubt und zu gefangenen Verbrauchern werden,
- den Automobilherstellern ermöglicht wird, Monopolgewinne von den EU-Verbrauchern abzuschöpfen.

Da die Verbraucher nicht zwischen konkurrierenden Designs für „must-match“-Ersatzteile wählen können, hat der Designschutz auf diesem Markt keine Wettbewerbs-fördernde Wirkung. Er führt einzig und allein zu Monopolpreisen.

Designschutz auf sichtbare Kfz-Ersatzteile auszudehnen, stellt einen Missbrauch dieses Rechtsinstituts dar. Statt Wettbewerb zu fördern, entstehen in diesem Fall Monopole.

## Preisdifferenzen zwischen Herstellern in Deutschland

Fahrzeugmodell/ Ersatzteil	Preis (in Euro)		Mehrpreis für Verbraucher	
	Automobil- hersteller	Freier Markt	€	%
BMW 316 i (E36) Vorderer Kotflügel Motorhaube Scheinwerfer	130,00	40,20	+ 89,80	+ 223 %
	236,00	116,95	+ 119,05	+ 102 %
	268,00	225,90	+ 42,10	+ 19 %
Fiat Punto (176) Vorderer Kotflügel Motorhaube Scheinwerfer	75,00	50,73	+ 24,27	+ 48 %
	225,00	124,57	+ 100,43	+ 81 %
	116,09	90,95	+ 25,14	+ 28 %
VW Golf III Vorderer Kotflügel Motorhaube Scheinwerfer	90,70	29,05	+ 61,65	+ 212 %
	196,50	108,87	+ 87,63	+ 80 %
	95,70	81,00	+ 14,70	+ 18 %

# Verbraucher sollten nicht zweimal bezahlen müssen

Die Automobilhersteller behaupten, sie bräuchten ein Ersatzteilmonopol, um ihre Design-Investitionen hereinzuholen. Aber warum zweimal?



## Es geht um ein grundlegendes Prinzip.

Wenn Sie einmal ein Produkt gekauft und bezahlt haben, ist es Ihr Eigentum. Es steht Ihnen frei, es nach Belieben zu nutzen.



Wenn Ihr Haus repariert werden muss, sollten Sie neue Fensterrahmen von dem Architekten kaufen müssen, der die Rahmen entworfen hat? Sollten Sie den Riss in einem Kleid dort nähen lassen müssen, wo Sie das Kleid gekauft haben? Natürlich nicht.

Warum also sollte man Sie für die Reparatur Ihres Autos zwingen können, sichtbare Ersatzteile von dem Unternehmen zu kaufen, das Ihr Auto gebaut hat?

## Die Verbraucher sollten nicht wieder und wieder zur Kasse gebeten werden.

Wenn ein Verbraucher ein neues Auto kauft, wählt er zwischen verschiedenen konkurrierenden Karosserie-Designs aus. Er bezahlt für diese Wahl, und zwar freiwillig. Der glückliche Automobilhersteller erhält so eine Vergütung für seine Design-Investition: seine Designprämie. Die Prämie ist allerdings nicht garantiert: sie ist eine Belohnung, die im freien Wettbewerb gegen andere Designs verdient werden muss.

## Automobilhersteller erhalten bereits eine Vergütung für ihr Design.

Bei Ersatzteilen ist die Situation grundlegend anders. Für sie gibt es keine Design-Alternativen und damit auch keinen Wettbewerb. Warum sollte nun der Fahrzeugbesitzer gezwungen werden, für das Design eines Karosserieteiles ein zweites, drittes oder viertes Mal zu bezahlen - immer dann, wenn er ein solches Teil als Ersatzteil benötigt?

Sollte der Designschutz auf diese Teile ausgedehnt werden, wären Fahrzeugbesitzer der Gnade eines einzigen Designinhabers ausgeliefert. Sie hätten nämlich keine Auswahl zwischen konkurrierenden Designs. Das ist offenkundig unfair.

## Verbraucher sollten keine Monopolprämie zahlen müssen.

Noch schlimmer ist die Tatsache, dass der beim zweiten Mal zu bezahlende Preis im alleinigen Ermessen des Monopolisten liegen würde; der Verbraucher würde regelrecht ausgenommen. Die Fakten sprechen eine deutliche Sprache: Der Mehrpreis für designgeschützte Ersatzteile ist in Europa extrem hoch. Nicht selten erzielt der Automobilhersteller aus dem Verkauf eines einzigen Kotflügels einen Monopolgewinn, der höher ist als der Design-Aufwand für die Gesamtkarosserie des Neufahrzeugs! Dies wird von der bereits genannten McKinsey-Studie<sup>2</sup> bestätigt, nach der Automobilhersteller weit mehr Geld mit dem Verkauf von Ersatzteilen als mit dem Verkauf von Neuwagen verdienen.

Europa ist erneut mit einer uralten Erfahrung konfrontiert: Die Automobilindustrie will schlicht und einfach kräftige Monopolgewinne.

## Die Reparaturklausel ist der Garant für Verbraucherrechte.

Die Investition eines Automobilherstellers in das Design der „Außenhaut“ eines Automobils ist bescheiden. Die Industrie räumte ein, dass „es sich dabei nicht um den größten Kostenfaktor handelt.“ Nach Angaben der Europäischen Kommission werden höchstens 0,7% des Umsatzes für „Design“-Aufwendungen ausgegeben.

Die Design-Investitionen für ein Luxusmodell wie die Mercedes S-Klasse liegen nach Aussagen des Mercedes-Benz Chefdesigners Bruno Sacco bei etwa 50 Euro pro verkauftes Fahrzeug. Für ein Volumenmodell wie den Renault Clio gehen sie auf unter 10 Euro zurück.

# Sicherheit ist gesetzlich geregelt. Sie hat mit „Design“ nichts zu tun



DESIGN-GESCHÜTZT,  
ABER UNSICHER



NICHT  
DESIGN-GESCHÜTZT,  
ABER SICHER

Sicherheit und Qualität mit Designschutz zu verbinden, wie es Automobilhersteller versuchen, ist irreführend.

## Teile „unter der Motorhaube“ sind sicher. Obwohl nicht Design-geschützt.

Die Automobilhersteller behaupten, Designschutz sei erforderlich, um die Verbraucher vor unsicheren oder minderwertigen Ersatzteilen zu schützen. Sie behaupten, nur dann würde der Markt mit sicheren und qualitativ guten Teilen versorgt, wenn sie die Stellung von Allein-Lieferanten für Ersatzteile erhielten.

Die Automobilhersteller unterstellen damit subtil, dass sichtbare Ersatzteile des freien Teilemarktes ein Sicherheitsrisiko darstellen. Indes beweist der aktuell bestehende freie Markt für Teile „unter der Haube“ - für nicht-sichtbare, Sicherheits-kritische Ersatzteile wie etwa Bremsbeläge, Kupplungen und Lenkungssysteme -, dass das einschlägige Gemeinschaftsrecht so umfassend und wirksam ausgelegt ist, dass die Einhaltung höchster Sicherheitsstandards für alle Fahrzeugteile gewährleistet ist. Es ist deshalb Unsinn, zu behaupten, wie es die Automobilhersteller tun, dass unabhängig produzierte und im Rahmen einer Reparatur eingebaute sichtbare Ersatzteile ein Sicherheitsrisiko seien.

## Die Tatsache, dass ein Produkt Design-geschützt ist, sagt nichts über dessen Sicherheit aus.

Warum wird dann Designschutz in die Diskussion eingebracht? Kann Designschutz ein geeignetes Mittel sein, Sicherheit noch weiter zu verbessern?

Designrecht schützt die äußere Erscheinungsform eines Produkts, nicht das Produkt selbst. Dessen technischen Eigenschaften (die verwendeten Materialien, die Fertigungsmethoden, sein Finish, seine Passgenauigkeit u.s.w.) werden nicht berücksichtigt.

Gerade diese Eigenschaften, und nicht die äußere Erscheinungsform, sind jedoch die Kriterien, die für die Sicherheit entscheidend sind.

## Designrecht hat keinen Bezug zu Qualität oder Sicherheit. Es knüpft ausschließlich an die äußere Erscheinungsform an.

Überdies hängt die Gewährung von Designschutz allein davon ab, ob das Design des Produkts neu und eigenartig ist. Dies sind unter dem Sicherheitsaspekt völlig sachfremde Kriterien, die dementsprechend zu willkürlichen Ergebnissen führen. Beispielsweise würde eine schön gestylte, aber technisch schlecht konzipierte Motorhaube Designschutz genießen, obwohl sie weniger Sicherheit bietet als eine stabil konzipierte, aber banal gestaltete Motorhaube, die nicht schutzfähig ist.

## EU-Recht verbietet es, Designschutz für Sicherheitszwecke zu instrumentalisieren.

Designschutz für Sicherheitsfragen in Anspruch zu nehmen, ist ineffizient, irreführend und überflüssig. Das Argument, Designschutz habe mit Sicherheitsfragen zu tun, stellt einen eklatanten Missbrauch dieses Rechtsinstituts dar.



Der Europäische Gerichtshof hat dies eindeutig klargestellt. In seiner *Sterling Drug*-Entscheidung führt er aus: „Die Maßnahmen“, die erforderlich sind, „um die Öffentlichkeit vor den Gefahren zu bewahren, die von fehlerhaften Produkten ausgehen“, ... müssen indessen so beschaffen sein, dass sie als solche der Gesundheitspflege zu dienen bestimmt sind und nicht erst auf dem Umwege über die Vorschriften des gewerblichen und kommerziellen Rechtsschutzes diesen Zweck erfüllen“. In der Entscheidung *Hilti gegen Kommission* fügte der Gerichtshof hinzu, dass der Missbrauch einer beherrschenden Stellung „nicht durch Erwägungen gerechtfertigt werden könne, die mit der Sicherheit und Zuverlässigkeit der betreffenden Produkte zusammenhängen“, denn es kommt „einem Unternehmen in beherrschender Stellung eindeutig nicht zu, aus eigener Initiative Maßnahmen zu ergreifen, um Produkte zu eliminieren, die es zu Recht oder Unrecht im Vergleich zu eigenen Erzeugnissen für qualitativ minderwertig hält“.

Designschutz ist ein ineffizientes, überflüssiges und rechtswidriges Mittel, um Sicherheit zu gewährleisten.

# Über Qualität entscheidet die Präferenz der Verbraucher. Auch sie hat nichts mit „Design“ zu tun

Sicherheit ist ein gut geschütztes öffentliches Gut.  
Qualität ist ein privates Anliegen.



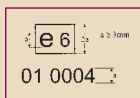
## Sicherheit in Europa wird durch eines der weltweit besten Systeme garantiert: das Typpergenehmigungs-Verfahren.

Sicherheit ist ein wichtiges öffentliches Gut. Daher gibt es ein breit angelegtes System, das gewährleistet, dass alle Sicherheits-relevanten Produkte, die in der Europäischen Union in den Verkauf gelangen, auch tatsächlich sicher sind.

Die Sicherheit von Kfz-Ersatzteilen wird durch eine Reihe strenger, EU-weit gültiger Gesetze, Verordnungen und Normen garantiert, die für alle Hersteller gleichermaßen bindend sind. Kfz-Teile, die als Sicherheits-relevant eingestuft werden, dürfen nur dann auf den Markt gebracht werden, wenn

- sie ein staatlich administriertes Typpergenehmigungs-Verfahren absolviert haben, und
- das nach erfolgreich verlaufenem Prüfverfahren verliehene Typprüfzeichen an jeder verkauften Einheit angebracht wird.

Schwere Sanktionen, bis hin zur Schließung des betreffenden Betriebs, drohen denjenigen, die dagegen verstoßen.



Dieses erprobte System ist effektiv, weil es alle Sicherheits-relevanten Teile umfasst und keine Ausgrenzungen nach Design, Hersteller oder Herkunft vornimmt; es

stellt allein auf Sicherheitsfaktoren ab. Da jedermann die Genehmigung seines Produkts beantragen kann, verzerrt das Typpergenehmigungs-Verfahren den Wettbewerb nicht. Und weil auch für jedes neu hinzukommende Teil eine Zulassung beantragt werden kann, ist das System äußerst flexibel.

Von den sichtbaren Kfz-Ersatzteilen, die vom Designschutz bedroht sind, unterliegen bereits jetzt Scheinwerfer/Leuchten und Autoglas der Typprüf-Pflicht. Die Sicherheit dieser Teile wird demnach von einem speziell für die Sicherheit entwickelten System garantiert: ein Designschutz würde der Sicherheitseigenschaft dieser Teile nichts hinzufügen.



Praktische Erfahrungen und staatliche Tests in Europa und den USA haben gezeigt, dass Karosserieteile, das dritte Segment im Markt sichtbarer Ersatzteile, bisher „keinen Einfluss auf die strukturelle Integrität und letztendlich auf die Sicherheit eines modernen Fahrzeugs haben“.<sup>3</sup> Die US-Verkehrssicherheitsbehörde, „National Highway Traffic Safety Administration“, pflichtet dem bei und kommt nach einer Untersuchung zu dem Schluss, „es hat nicht festgestellt werden können, dass diese Teile Anlass zu nennenswerten Sicherheitsbedenken geben“. Karosserieteile benötigten deshalb derzeit kein Typpergenehmigungs-Verfahren.

Sollte sich daran, zum Beispiel dank neuer technischer Entwicklungen, in Zukunft etwas ändern, dann würden auch diese Teile in das Typpergenehmigungs-Verfahren einzubeziehen sein. Das volle Gewicht der Sicherheitsgesetzgebung würde dann auf sie Anwendung finden. Ob sie nun unter Designschutz stehen oder nicht, an ihrer Sicherheitseigenschaft würde sich nichts ändern.

## „Qualität“ ist eine Sache für die Kräfte des Marktes und die freie Entscheidung der Verbraucher.

Im Gegensatz zur Sicherheit ist Qualität kein öffentliches, sondern ein privates Gut. Qualität bedarf keiner Regelung durch eine externe Instanz: das Spiel freier Kräfte des Marktes reicht aus. Wenn beispielsweise eine Stoßstange nicht passgenau gearbeitet ist und deshalb zusätzliche Montagezeit erfordert, deren Kosten den Vorteil eines niedrigeren Teilepreises übersteigen, dann wird dieses Ersatzteil auf Dauer nicht wettbewerbsfähig sein. Auf lange Sicht werden diejenigen, die geringere Qualität anbieten, vom Markt gedrängt oder sie müssen ihre Qualität steigern, um im Wettbewerb mithalten zu können.

## Qualität wird durch die Macht der Verbraucher geregelt.

<sup>3</sup> Thatcham Motor Insurance Repair Research Centre, UK.

# Europäische Arbeitsplätze: bedroht von Monopolen



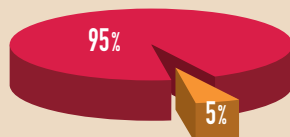
Automobilhersteller importieren 80 mal mehr Ersatzteile in die EU als freie Hersteller, und verlagern europäische Jobs in Niedriglohn-Länder.

Die Automobilhersteller argumentieren, Wettbewerb würde den europäischen Ersatzteilmarkt für eine Flut von Importen aus Niedriglohn-Ländern öffnen und damit Jobs in der EU gefährden. Tatsächlich trifft das Gegenteil zu.

In der Praxis konzentriert sich das Beschäftigungsargument auf den Markt für Karosserieteile. Wie leicht ersichtlich, bezieht es sich allein auf Arbeitsplätze in der Produktion, da die Arbeitsplätze auf der Vertriebs- und Reparaturebene immer innerhalb der EU angesiedelt sind. Dieser Markt mit einer Größenordnung von über 7.5 Milliarden Euro wird von den Automobilherstellern dominiert, die sich eines Marktanteils von 95% erfreuen.

## Markt der EU-15 für „Karosserieteile“

- Automobilhersteller
- Freier Kfz-Ersatzteilemarkt



## Automobilhersteller importieren etwa 40% ihrer Teile in die EU...

Etwa 12% der in der EU zugelassenen Autos werden in Japan, Südkorea, den USA oder anderen Nicht-EU-Ländern hergestellt. Grundsätzlich gilt, dass die Ersatzteile für diese Fabrikate nahezu ausschließlich im Ausland produziert und vom jeweiligen Automobilhersteller in die EU eingeführt werden.

Auch die europäischen Automobilhersteller produzieren oder kaufen ihre Teile zunehmend außerhalb der EU. Etwa 25% - 30% ihres Teilebedarfs kommen bereits heute aus Nicht-EU-Niedriglohn-Ländern. Zum Beispiel: Motorhauben aus Taiwan, Stoßstangen aus Kroatien oder Kotflügel aus Südafrika. Diese Bemühungen, die Produktion zu verlagern, nehmen drastisch zu. Größe und Konzentration des modernen Automobilbaus machen einen globalen Einkauf möglich. Insgesamt werden somit etwa 40% der in der EU verkauften Teile von den Automobilherstellern in die EU importiert. Das wirkt sich auf europäische Arbeitsplätze aus. Derzeit finden

mehr als 12.000 Menschen im Ausland Beschäftigung, um die von der Automobilindustrie importierten Karosserieteile zu produzieren.

## ... während die Freien weniger als 10% ihres Bedarfs importieren.

Europas freie Teilehersteller verfolgen dem gegenüber eine ganz andere Geschäftsstrategie. Sie fertigen 90% ihres Absatzes innerhalb der Europäischen Union - und importieren höchstens 10%. Die meisten von ihnen sind kleine und mittlere Unternehmen, die weit weniger in der Lage sind, ihre Produktion ins Ausland zu verlagern. Bedingt durch ihre Größe, sind Importe für sie auch weniger wirtschaftlich und weniger wettbewerbsfähig (sie müssten eine breite Palette von Teilen in jeweils kleinen Mengen importieren, ganz im Gegensatz zu den Automobilherstellern, die wenige Teile in großen Mengen und zu planbaren Lieferterminen importieren können).

## Tausende von Arbeitsplätzen gehen jedes Jahr verloren – dank der Automobilhersteller.

Wenn die Freien bei einem 5%igen Marktanteil 10% ihres Bedarfs importieren, dann macht dies gerade einmal 0.5% des Gesamtmarktes für Karosserieteile aus. Im Gegensatz dazu werden etwa 40% dieses Marktes von den Automobilherstellern importiert.

Lässt sich der Marktanteil der Freien deutlich erhöhen? Laut Europäischer Kommission „ist es unwahrscheinlich, dass der freie Kfz-Teilemarkt jemals einen höheren Marktanteil als 15% in Karosserieteilen erzielen wird“ (diese Sicht wird von allen Fachleuten geteilt). Angenommen, die Freien würden diesen Marktanteil wirklich erreichen: Der Anteil der von ihnen importierten Karosserieteile am Gesamtbedarf würde auf nur 1.5% steigen.

**Die Gefährdung europäischer Arbeitsplätze geht von der Automobilindustrie, nicht von den Freien aus.**

# Europäische Arbeitsplätze: gefördert durch die Reparaturklausel

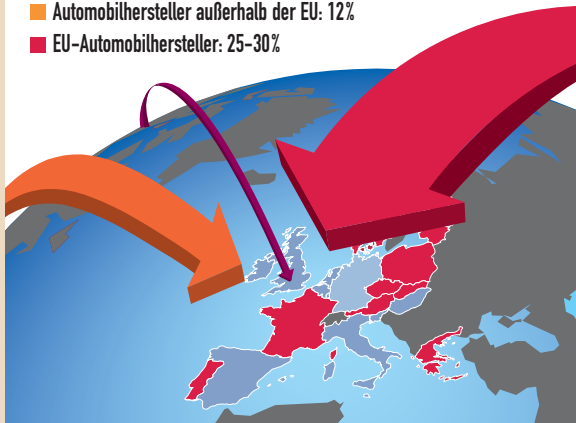
Automobilhersteller sind ständig dabei, Tausende europäischer Arbeitsplätze zu vernichten, um ihre Kosten zu senken.



Die Gefährdung europäischer Arbeitsplätze durch die Automobilindustrie wird weiter zunehmen. Die Anstrengungen, die Produktion außerhalb Europas dahin zu verlagern, wo die Arbeitskosten niedriger sind, werden weitergehen. Deshalb ist eine Reparaturklausel ein wirksamer Beitrag zum Schutz europäischer Arbeitsplätze: sie ermöglicht den konkurrierenden Teileherstellern, deren Produktion zum ganz überwiegenden Teil in der EU angesiedelt haben, im Geschäft zu bleiben.

## Importanteil am gesamten EU-Markt für Karosserieteile:

- Freie Ersatzteilehersteller: 0,5%
- Automobilhersteller außerhalb der EU: 12%
- EU-Automobilhersteller: 25-30%



## Die Reparaturklausel schafft neue Arbeitsplätze in Europa.

Mit einer Reparaturklausel, die Ihnen das Recht zu konkurrieren sichert, sind Europa's freie Kfz-Ersatzteilehersteller in der Lage:

- ↑ Ersatzteile für japanische, koreanische, US-amerikanische und andere in die EU importierte Fahrzeuge zu liefern und damit zusätzliche Arbeitsplätze in der EU zu schaffen,
- ↑ mit den Ersatzteimporten der europäischen Automobilhersteller in Wettbewerb zu treten und so die Auswirkungen der Arbeitsplatz-Verlagerungen abzufedern oder sogar Arbeitsplätze wieder in die EU zurückzuholen, und
- ↑ Ersatzteile in der EU für den Exportmarkt zu produzieren und so wiederum neue Arbeitsplätze in der EU zu schaffen.

## Ohne Reparaturklausel wandern europäische Arbeitsplätze ab. Und bleiben weg.

Ohne eine Reparaturklausel werden Europas freie Kfz-Ersatzteilehersteller behindert oder vom Markt verdrängt. Das Ergebnis:

⬇ Sie können nicht gegen die ausländischen Automobilhersteller konkurrieren, die die volle Kontrolle über den Import und den innergemeinschaftlichen Vertrieb der Ersatzteile für „ihre“ Autos haben. Die auf dieses Marktsegment von 12% entfallenden Arbeitsplätze bleiben im Ausland.

⬇ Sie können auch nicht gegen die europäischen Automobilhersteller und deren hiesiges Ersatzteilmonopol konkurrieren. Europäische Arbeitskräfte können die 25% bis 30% Arbeitsplätze, die von der Automobilindustrie bereits ins Ausland verlagert wurden, nicht mehr in Frage stellen. Die Verlagerung von Arbeitsplätzen kann so zügig weitergehen.

Erstaunlich. Die U.S. Automobilhersteller General Motors und Ford setzen sich besonders heftig dafür ein, Designschutz für Ersatzteile in Europa durchzusetzen.

In ihrem heimischen U.S. Markt gibt es einen solchen Schutz jedoch nicht. ....

## Das Fehlen einer Reparaturklausel birgt die Gefahr, zahllose Arbeitsplätze aus der EU zu vertreiben.

Traurig, aber wahr. Das Fehlen einer Reparaturklausel kostet europäische Arbeitsplätze. Ohne eine Reparaturklausel würde die Designgesetzgebung der EU ausländische Arbeitsplätze sichern, und die Entstehung europäischer Arbeitsplätze verhindern.

Und die Automobilhersteller, im Genuss eines vollständig abgeschotteten Marktes, würden zu niedrigen Kosten im Ausland produzieren und zu überhöhten Preisen in der EU verkaufen. Das Designrecht würde dem anhaltenden Trend, Produktion in Niedriglohn-Länder zu verlagern, einen zusätzlichen Anreiz geben. Die europäischen Verbraucher würden geschöpft und müssten so für die Verlagerungen mit bezahlen.

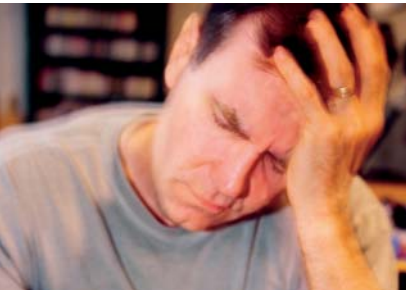
Ein europäisches Designrecht ohne Reparaturklausel würde dazu führen, dass europäische Verbraucher die Arbeitsplatz-Verlagerungen ins Ausland mit zu bezahlen haben.



ECAR

Die europäische Bewegung für die Freiheit des Kfz-Ersatzteile- und Kfz-Reparatur-Marktes

# Europa ohne Reparaturklausel: ein schmerzlicher Nachteil



Ein Europa ohne Reparaturklausel verspricht nur Nachteile – Nachteile für 250 Millionen Verbraucher, Nachteile für kleinere Unternehmer und ihre vielen tausend Arbeitnehmer, und Nachteile für Europas Wettbewerbsfähigkeit.

Wenn sich am Status quo nichts ändert und jeder Mitgliedsstaat seine eigene Designpolitik betreiben kann, hat dies unter anderem zur Folge:

- **Ein wasserdichtes Monopol.**

Freier und offener Wettbewerb in dem 44 Milliarden Kfz-Ersatzteilemarkt würde unterdrückt und in dem 10 Milliarden Submarkt sichtbarer Ersatzteile völlig ausgelöscht. Viele EU-Länder hätten unter aufgeblähten Preisen, geringerer Effizienz und weniger Arbeitsplätzen zu leiden – der Preis für Monopole durch alle Epochen hindurch.

- **Eingriff in das Recht der Verbraucher auf „Reparaturfreiheit“.**

Autobesitzer wären gezwungen, ihre Ersatzteile von dem einzigen legalen Lieferanten, dem Automobilhersteller, zu Monopolpreisen zu kaufen. Ihr Recht, frei zu entscheiden, wo und wie sie ihre Fahrzeuge reparieren lassen wollen, wäre ernsthaft beeinträchtigt.

- **Verdrängung von EU Arbeitsplätzen.**

Die Automobilhersteller importieren bereits jetzt etwa 40% ihres Ersatzteilbedarfs aus Niedriglohn-Ländern. Dadurch, dass er diese Vorgehensweise unterstützt, würde ein Designschutz die anhaltende Verlagerung von Arbeitsplätzen in Nicht-EU-Länder noch beschleunigen. Ergebnis: weniger Arbeitsplätze in Europa. Ein Designrecht ohne Reparaturklausel würde die Beschäftigung in Europa schwächen.

- **Europäische Verbraucher bezahlen für ausländische Arbeitsplätze**

Weil europäische Verbraucher eine Monopolprämie für Ersatzteile zahlen müssten, wären sie - die ja auch gleichzeitig Arbeitnehmer sind - gezwungen, Arbeitsplätze in Nicht-EU-Ländern mit zu finanzieren.

- **Gewährung einer verdeckten Subvention für die Automobilindustrie.**

Den Automobilherstellern ein Design-gestütztes Ersatzteilmonopol zu geben, ist gleich bedeutend mit der Gewährung einer indirekten, verdeckten Beihilfe. Gerade wegen ihres verdeckten Charakters ließe sich eine solche Beihilfe nicht kontrollieren: Sie wäre zeitlich und dem Umfang nach unbegrenzt, und niemand würde wissen, wofür sie ausgegeben wird.

- **Verlust der Vorteile des einheitlichen Binnenmarktes.**

Ohne eine Reparaturklausel gibt es keinen Gemeinsamen Markt für Kfz-Ersatzteile. Unternehmen und Verbraucher verlieren gleichermaßen die Größenvorteile, die aus dem freien Handel mit Ersatzteilen in der gesamten Gemeinschaft resultieren. Die Wettbewerbsfähigkeit eines großen Sektors der Wirtschaft würde ernsthaft leiden.

- **Missbrauch des Rechts geistigen Eigentums.**

Sinn und Zweck von Designschutz ist es, Wettbewerb durch Innovation zu fördern, ohne den Produktwettbewerb zu behindern. Das ist der Grund, warum das Design neuer Autos geschützt wird und geschützt werden muss. Aus demselben Grund ergibt sich aber auch, dass sichtbare Ersatzteile nicht geschützt werden dürfen: denn dies würde zu Produktmonopolen und dem Ausschluss von Produktwettbewerb führen. Dies ist eindeutig ein Missbrauch von Designrechten.

# Die Reparaturklausel: eine gute Lösung

Die Reparaturklausel verspricht allen eine erfolgreiche Zukunft: dem Automobilsektor, der Beschäftigung, den Verbrauchern und der Wettbewerbsfähigkeit in der EU.



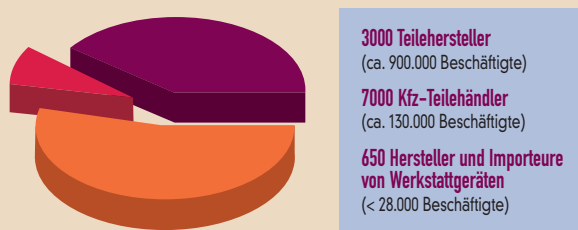
Die Reparaturklausel gibt den Automobilherstellern vollen Schutz des Designs ihrer Neuwagen, vermeidet jedoch die Entstehung schädlicher Monopole im Ersatzteilbereich. Sie lässt den Verbrauchern die Freiheit, zwischen konkurrierenden Autos zu wählen – und die gewählten Modelle nach ihren Vorstellungen reparieren zu lassen.

**Diese Lösung ist ausgewogen und fair.  
Sie ist außerdem:**

## • Gut für Verbraucher.

Europas 250 Millionen Autobesitzern wird die Freiheit gesichert, ihre Fahrzeuge nach eigenem Gutdünken reparieren und warten zu lassen, und dafür Wettbewerbs-kontrollierte Preise zu bezahlen. Schon heute sind die Preise für sichtbare Ersatzteile in den Mitgliedsstaaten ohne Wettbewerb 9,8% höher. Langfristig werden deshalb alle europäischen Verbraucher in den Genuss vernünftiger Preise kommen.

## • Gut für kleine und mittlere Unternehmen (KMUs).



- 120.000 Vertragshändler (< 1,5 Mio. Beschäftigte)
- 230.600 freie Reparaturwerkstätten (> 1,0 Millionen Beschäftigte)
- 18.000 Pannenhilfe-Dienste (< 14 Millionen Einsätze)

KMUs sind das Rückgrat des freien Teile- und Reparatur-Marktes in Europa. Die Reparaturklausel verhindert, dass die freien Hersteller von Karosserieteilen aus dem Geschäft gedrängt werden, und lässt freie Kfz-Teilegroßhändler und Reparaturbetriebe in einem Markt konkurrieren, der groß genug ist, um ihre Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Die

Reparaturklausel unterstützt somit das rechtlich verankerte Anliegen der Gemeinschaft, im Automobilsektor „einen wirksamen Wettbewerb auf dem Markt für Instandsetzungs- und Wartungsdienstleistungen zu schützen“<sup>4</sup>.

## • Gut für Arbeitsplätze in der EU.

Die Reparaturklausel trägt dazu bei, Arbeitsplätze in der Europäischen Union zu erhalten. Sie rettet vorhandene Arbeitsplätze davor, weggefegt zu werden. Sie erschwert der Automobilindustrie, Arbeitsplätze in Niedriglohn-Länder zu verlagern, stimuliert die Schaffung neuer Arbeitsplätze in der Europäischen Union und kann sogar einige ausgelagerte Arbeitsplätze wieder zurückbringen. Die Reparaturklausel verbessert die Beschäftigungssituation in der EU.

## • Gut für den Gemeinsamen Markt.

Die eine Hälfte des EU-15-Marktes für sichtbare Ersatzteile ist frei, die andere Hälfte nicht. Die Reparaturklausel wird den Binnenmarkt vollenden und einem der meist geschätzten Ziele der Gemeinschaft zum Durchbruch verhelfen, was zur Stärkung der Wirtschaft Europas beiträgt.

## • Gut für Investitionen.

Europas langer Kampf um den Designschutz von Ersatzteilen hat EU Teilehersteller und -händler bislang daran gehindert, ihr Geschäft voll zu entwickeln und auszubauen. Sobald durch Einführung einer Reparaturklausel Rechtssicherheit geschaffen ist, werden Investitionen in Produktionsstätten, Werkzeuge und Vertriebssysteme zunehmen.

## • Gut für die Wettbewerbsfähigkeit.

Die Reparaturklausel fördert Wettbewerbsfähigkeit im gesamten Automobilsektor. Sie leistet damit einen Beitrag, die in Lissabon festgelegten Ziele der Wettbewerbsfähigkeit im Sinne der neuen Vorstellungen der Barroso Kommission zu erreichen.

<sup>4</sup> Gruppen-Freistellungs-Verordnung Nr. 1400/2002, Erwägungsgrund (26)

## Unterstützen Sie die Reparaturklausel.

Die Reparaturklausel gewährt den Automobilherstellern vollen Schutz des Designs ihrer Neuwagen. Sie lässt den Verbrauchern die Freiheit, ihre Fahrzeuge nach eignen Wünschen reparieren zu lassen. Und sie gibt Teileherstellern und -händlern das Recht, zu konkurrieren und Teile an Verbraucher in allen Mitgliedsstaaten zu liefern. Die Klausel fördert Wettbewerb, Innovation und Investitionen. Sie sichert nachhaltig Beschäftigung in der Europäischen Union. Und sie hilft 250 Millionen Europäern, beträchtliche Beträge bei der Reparatur ihrer Fahrzeuge zu sparen.

## Gesunder Menschenverstand sollte sich durchsetzen. Handeln Sie jetzt.



**ECAR**

Die europäische Bewegung für die Freiheit des Kfz-Ersatzteile- und Kfz-Reparatur-Marktes

### Über ECAR

ECAR, die "European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market", wurde 1993 gegründet. Es ist eine Allianz von 10 unabhängigen europäischen Verbänden, die Kfz-Teilehersteller, Kfz-Teile-Händler, freie Reparaturwerkstätten, die europäische Versicherungswirtschaft, eine breites Spektrum kleiner und mittlerer Unternehmen sowie die 250 Millionen Autobesitzer (Verbraucher) in der Europäischen Union vertreten. ECAR's Hauptziel ist es, freien Wettbewerb zu fördern und eine Monopolisierung des Kfz-Ersatzteile-Marktes durch die Automobilhersteller über einen Missbrauch von Designschutz zu verhindern. Weitere Informationen finden Sie unter: [www.ecar-eu.com](http://www.ecar-eu.com).

## Mitglieder von ECAR

<b>AIRC</b>	Association Internationale des Réparateurs en Carrosserie
<b>BEUC</b>	Bureau Européen des Unions de Consommateurs
<b>CEA</b>	Comité Européen des Assurances
<b>EAPA</b>	European Automotive Panel Association
<b>FIA</b>	Fédération Internationale de l'Automobile
<b>FIEA</b>	Fédération Internationale des Experts en Automobile
<b>FIGIEFA</b>	International Federation of Automotive Aftermarket Distributors
<b>GEPPV</b>	Groupement Européen des Producteurs de Verre Plat
<b>UEAPME</b>	Union Européenne de l'Artisanat et des Petites et Moyennes Entreprises
<b>UEMV</b>	Union Européenne des Miroitiers Vitriers

## Kontakte

### ECAR Koordinator

Gerhard Riehle  
Dr.iur.; LL.M.  
Gähkopf 29 - 70192 Stuttgart  
Deutschland  
Fon: +49.711.257 85 15  
Fax: +49.711.256 83 02

[g.riehle@gmx.de](mailto:g.riehle@gmx.de)

### Executive Assistant

Sylvia Gotzen  
Generalsekretärin der FIGIEFA  
Bld. de la Woluwe 42, bte 5 -1200 Brüssel  
Belgien  
Fon: +32.2.778 6276  
Fax: +32.2.762 1255

[figiefa.secretariat@federauto.be](mailto:figiefa.secretariat@federauto.be)