

Kommt die europaweite Harmonisierung bei der Reparaturklausel im Designschutz?

Der VFT – Verband der freien Kfz-Teile-Fachhändler hat in den vergangenen Jahren Strukturreformen umgesetzt und seinen Tätigkeitsbereich auf den gesamten freien Mobilitätsmarkt erweitert. Dazu zählt auch die verstärkte Vernetzung mit nationalen und internationalen Verbänden und Interessensorganisationen. Aktuell stark diskutiert wird auf EU-Ebene die Reparaturklausel, und das nicht zum ersten Mal.

Im Rahmen der VFT-Info-Reihe „Let’s talk“ hat der VFT prominente Gesprächspartner zum virtuellen Austausch geladen. Der Präsident des deutschen VFT-Pendants GVA (Gesamtverband Autoteile-Handel), Hartmut Röhl, gleichzeitig auch stellvertretender Vorsitzender der ECAR (European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market), wies darauf hin, dass das Thema Reparaturklausel in der Vergangenheit bereits dreimal auf EU-Ebene diskutiert wurde – nämlich 1993, 1997 und 2004. Damals wie heute stand das Ziel im Mittelpunkt, „den europäischen Markt für

sichtbare Ersatzteile europaweit zu harmonisieren und gleichzeitig ein ungerechtfertigtes Monopol für die OEM zu verhindern“. Diese gewünschte Harmonisierung ist bis heute ausgeblieben, vielmehr gibt es einen „Fleckerlteppich“ in Europa. In Österreich existiert aktuell keine Reparaturklausel, ebenso in den angrenzenden Staaten Tschechische Republik, Slowakei und Slowenien, in Kroatien, Rumänien und Bulgarien, in Malta und auf Zypern sowie in Litauen, Estland und Finnland. Portugal stellt einen Sonderfall dar: Dort hat man zwar eine Reparaturklausel, diese wird aber nicht angewendet.

Ein Land mit Reparaturklausel ist beispielsweise Deutschland, wo es eine vollständige Liberalisierung gibt. Konkret eine Marktliberalisierung für alle sichtbaren „Must-match“-Teile, die seit dem 1.12.2020 gültig und nicht rückwirkend ist. Eine teilweise Liberalisierung gibt es in Frankreich, was konkret bedeutet: Liberalisierung des Glasmarktes ab 1.1.2023, von Erstausrüstungsteilen ebenfalls ab 1.1.2023 und in allen anderen Bereichen besteht eine Schutzfrist von 10 (statt bisher) 25 Jahren ebenfalls ab 1.1.2023. Auch in Frankreich ist keine rückwirkende Wirkung vorgeschrieben.



FOTO: STOCKADORE.COM/EBT/EMIR BERISHIHH

Ein finaler Beschluss wird für Anfang 2023 in Aussicht gestellt

Was tut sich in Brüssel?



FOTO: ADREBETOCK

Verfügbarkeit von und Zugang zu Daten werden für die vielen freien Marktteilnehmer im Automotive Aftermarket immer mehr zur Existenzgrundlage. Noch im Februar soll das neue, EU-weite Datengesetz vorgestellt werden. Nachdem es sich dabei jedoch um ein allgemeines Datengesetz handelt, fordern die Vertreter des freien Marktes (Teilehandel, Werkstätten, Werkstattausrüster und Datenverarbeiter) im Rahmen der europäischen Initiative AFCAR gemeinsam mit Autofahrerclubs und Versicherungen von der europäischen Kommission einen separaten Vorschlag einer sektorspezifischen Regelung, der klare Grundregeln für den entstehenden Markt für Fahrzeugdaten schafft. Denn das allgemeine Datengesetz allein reicht nicht aus, um fairen Wettbewerb mit Fahrzeugherstellern, Innovation und die Entwicklung einer europäischen, datengesteuerten

Mobilitätsdienstleistungsbranche zu fördern. Zumal die Fahrzeughersteller immer enger mit umstrittenen Tech-Giganten wie Apple, Google oder Amazon zusammenarbeiten. So kündigte etwa Stellantis zu Jahresbeginn eine Partnerschaft mit Amazon an. Der Automobilkonzern erwartet bis 2030 zusätzlich 20 Milliarden Euro Umsatz pro Jahr aus softwaregestützten Fahrzeugen. Allein dieses Beispiel lässt erahnen, welche enorme Bedeutung der Markt für Fahrzeugdaten in Zukunft haben wird und wie wichtig klare Wettbewerbsregeln sind. Aber die Zeit drängt: Denn die EU-Kommission müsste den Vorschlag für sektorspezifische Rechtsvorschriften über den Zugang zu Fahrzeugdaten noch vor Ende ihrer aktuellen Legislaturperiode machen – und das ist im April 2024 der Fall. ◆



FOTO: GVA

» Bei sichtbaren Kfz-Ersatzteilen gibt es keine Designalternativen «

Hartmut Röhl,
GVA-Präsident

Status quo
Gegenwärtig wird die Reparaturklausel auf EU-Ebene wieder einmal intensiv diskutiert, ein Ende ist aber absehbar. Ein Legislativvorschlag wird für das zweite Quartal die-



FOTO: WAS

» Die geltende Rechtslage behindert freie Anbieter und Kfz-Werkstätten «

Clemens Thiele,
Rechtsanwalt

die Entscheidung beschleunigen können“, stellte Hartmut Röhl eine finale Entscheidung für Anfang 2023 in den Raum. Die Reparaturklausel ist für ihn alternativlos, denn „bei sichtbaren Kfz-Ersatzteilen gibt es keine Designalternativen“.

Einbau in Österreich legal?

Aus juristischer Sicht informierte Rechtsanwalt Dr. Clemens Thiele über die Situation in Österreich. So gebe es hierzulande eine gewisse „Reparaturschranke“. Die Einfuhr von Teilen und die Durchführung von Reparaturen mit eben diesen Teilen sei zwar zulässig, aber nur für Fahrzeuge, und hier sind nur Schiffe und Luftfahrzeuge gemeint, die nicht in Österreich zugelassen sind. Somit stehen die Kfz-Betriebe in Österreich vor einem großen Dilemma, denn Kfz-Ersatzteile, für die ein Designschutz – sprich ein Muster(-Bauteil) wurde angemeldet – gilt, dürfen rechtlich gesehen nicht verbaut werden. „In Österreich ist der Musterschutz für Must-match-Bauelemente durchsetz- und damit klagbar. Die geltende Rechtslage behindert also freie Anbieter und Kfz-Werkstätten“, betonte Clemens Thiele. ags ◆

Ihr Kontakt zum VFT



Wilfried Stöckl
Generalsekretär VFT
Tel. +43 664 158 56 06
Mail: office@vft.at
www.vft.at