

ADAC Position Designschutz „Einführung einer Reparaturklausel“

31. Mai 2019

Die Kosten für Wartung und Reparatur für ein Kfz über die Lebensdauer hinweg entsprechen oft dem Anschaffungspreis oder übersteigen diesen sogar. Nach der noch gültigen Gesetzeslage hat der Verbraucher bei sichtbaren Ersatzteilen (z. B. Karosserieteilen, Scheinwerfer etc.) oft keine Möglichkeit, zwischen Originalersatzteilen des Herstellers und günstigeren Ersatzteilen von unabhängigen Teileherstellern zu wählen. Möchte der Verbraucher einen Unfallwagen reparieren, muss er z. B. einen teuren Kotflügel beim Kfz-Hersteller kaufen. Gerade bei älteren Fahrzeugen kann damit ein kleiner Unfallschaden zu einer so hohen Kostenbelastung führen, dass die Reparatur wirtschaftlich nicht mehr sinnvoll ist.

Der Grund dafür ist, dass es heute ein Monopol der Hersteller auf sichtbare Ersatzteile gibt. Die Hersteller besitzen nach dem Geschmacksmusterrecht vollen Designschutz auch auf sichtbare Ersatzteile im Sekundärmarkt. In der Folge ist es unabhängigen Teileanbietern nicht möglich, Ersatzteile im freien Wettbewerb zu den Herstellern anzubieten. Der fehlende Wettbewerb im Ersatzteilemarkt führt dazu, dass die Verbraucher keine Wahlfreiheit zwischen Ersatzteilen unabhängiger Hersteller haben und dass die Preise in diesem Segment überhöht sind.

Im Sinne von mehr Wettbewerb, mehr Wahlfreiheit und niedrigeren Preisen für Ersatzteile ist zu begrüßen, dass die Liberalisierung des Ersatzteilemarktes in den Koalitionsvertrag 2018 aufgenommen wurde. Ebenso positiv ist es, dass dieses Vorhaben nun zeitnah mit dem vom Bundesministerium für Justiz und Verbraucherschutz vorgelegten Entwurf für ein Gesetz zur Förderung des fairen Wettbewerbs umgesetzt werden soll. Der Gesetzesentwurf wurde bereits vom Kabinett beschlossen und muss nun noch durch den Bundestag. Vorgeschlagen ist die Aufnahme einer sog. Reparaturklausel in das Designrecht, die einen freien Wettbewerb im Sekundärmarkt (Ersatzteilemarkt) ermöglichen würde. Dies unterstützt der ADAC nachdrücklich. Perspektivisch wäre eine europaweit einheitliche Handhabung wünschenswert.

1. Status Quo: Derzeitige Rechtslage begründet Quasimonopol der Hersteller

1.1. Unterschiedliche Rechtslagen innerhalb der EU-Mitgliedstaaten

Da das europäische Geschmacksmusterrecht (RL 98/71/EG) derzeit keine Reparaturklausel enthält, dürfen die Mitgliedsstaaten die Ersatzteilefrage eigenständig regeln. Ein Vorschlag der Europäischen Kommission zur Harmonisierung der bestehenden Rechtslage war 2013 gescheitert. In der Folge haben einige Mitgliedsstaaten eine Reparaturklausel in ihr Rechtssystem aufgenommen¹. Dort herrscht freier Wettbewerb. Andere Mitgliedsstaaten, darunter Deutschland², haben sich gegen eine Liberalisierung des Ersatzteilemarktes entschieden.

¹Kein Designschutz (freier Wettbewerb): Belgien, Irland, Italien, Lettland, Luxemburg, Niederlande, Polen, Spanien, Ungarn, Vereinigtes Königreich; bisher keine Design-Eingriffe (de Facto Wettbewerb, d. h.: Mitgliedsstaaten ohne Reparaturklausel, in denen es jedoch vor der Harmonisierung des Designrechts de facto keine Designeingriffe gab und das frühere Recht die Ersatzteilfrage nicht abschließend beantwortet hatte): Bulgarien, Estland, Finnland, Litauen, Malta, Österreich, Portugal, Slowenien, Zypern.

²Designschutz: Dänemark, Frankreich, Griechenland, Rumänien, Schweden, Slowakei, Tschechien, Deutschland.

Nach dem noch aktuellem Stand werden im deutschen Designrecht (früher Geschmacksmustergesetz) nicht nur das Design eines neuen Produkts (sogenanntes Muster) geschützt, sondern auch die Ersatzteile zur Reparatur und Wartung. Meldet ein Automobilhersteller ein Teiledesign, z. B. einen Seitenspiegel, beim Deutschen Marken- und Patentamt oder dem Europäischen Markenamt als Geschmacksmuster an, kann er gegen die Reproduktion dieses Seitenspiegels sowie eines identischen Ersatzteiles vorgehen.

1.2. Konsequente Nutzung der bestehenden Schutzrechte durch die Automobilhersteller

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) hat in der Vergangenheit zugesichert, den Wettbewerb im Ersatzteilehandel nicht zu beeinträchtigen und den freien Werkstätten und dem freien Teilehandel durch Inanspruchnahme von Schutzrechten Marktanteile nicht streitig zu machen. Dies war eine der Grundlagen für die politische Entscheidung gegen eine Öffnung des Designschutzes auf sichtbare Autoersatzteile im Zuge der Umsetzung der europäischen Geschmacksmusterrichtlinie in 2003.³

Diese Zusicherung ist jedoch rechtlich nicht verbindlich. Zudem ist sie nicht als Regulativ geeignet, da die Benutzung geschützter Muster zu Reparaturzwecken als Officialdelikt strafrechtlich zu verfolgen ist, ganz gleich, ob die Automobilhersteller ihre Rechte geltendmachen. Bei sog. Officialdelikten muss die Staatsanwaltschaft tätig werden, sobald sie von der Tat Kenntnis erlangt.⁴ Würde ein Händler derartige Teile vertreiben, weil er sich nicht sicher ist, ob das jeweilige Teil unter den Designschutz fällt, drohen ihm bis zu 5 Jahre Haft. Die gleiche Vorgehensweise kann im Nachbarland jedoch völlig legal sein.

Entsprechend wirkungslos ist die Zusage des VDA geblieben: Die Automobilhersteller haben inzwischen Tausende von Teiledesigns registrieren lassen, die den Ersatzteilebedarf für alle gängigen Fahrzeugfabrikate und -modelle sehr weitgehend abdecken.

In der Praxis ist festzustellen, dass Verbrauchern nur bei wenigen Modellen tatsächlich Ersatzteile freier Teileanbieter im Wettbewerb zu den Originalersatzteilen der Autohersteller angeboten werden. Der freie Ersatzteilemarkt für sichtbare Autoteile funktioniert nicht, die Hersteller haben quasi ein Produktmonopol inne.

2. ADAC Position: Einführung einer Reparaturklausel in das deutsche Designrecht

Der ADAC begrüßt das Vorhaben der Bundesregierung, eine Reparaturklausel in das deutsche Designrecht einzuführen, und befürwortet eine zügige Umsetzung. Übergeordnet bleibt im Sinne einer europaweit einheitlichen Handhabung die Aufnahme einer Reparaturklausel in das europäische Geschmacksmusterrecht wichtig.

2.1. Preisersparnis für den Verbraucher

Durch die Integration einer Reparaturklausel im Designrecht würde der Wettbewerb im Ersatzteilemarkt erheblich gestärkt. Dadurch würde absehbar eine deutliche Preisersparnis für den Verbraucher entstehen:

³ Siehe <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/15/010/1501075.pdf>

⁴ Handelt der Täter nicht gewerbsmäßig, wird die Tat nur auf Antrag verfolgt, es sei denn, die Strafverfolgungsbehörde hält ein Einschreiten wegen des besonderen öffentlichen Interesses von Amts wegen erforderlich (vgl. § 51 Abs. 2, Designgesetz).

- Zwei von der EU-Kommission in Auftrag gegebene und veröffentlichte ökonomische⁵ (Januar 2015) und juristische⁶ (Juni 2016) Studien zum Thema „Designschutz“ und zum Reformbedarf des Designrechts belegen, dass eine Reform des bisherigen Rechtsrahmens erforderlich ist. Beide Studien kommen zu dem Ergebnis, dass eine EU-weite Einführung einer Reparaturklausel sinnvoll ist. Unter anderem würden die gesammelten Daten darauf hinweisen, dass die aktuellen Schutzrechte zu überhöhten Marktpreisen für Autoersatzteile führen und eine Aufhebung dieser Schutzrechte keine negativen Konsequenzen für die Innovationskraft im Markt hätte.⁷
- Eine vom Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) im Oktober 2017 veröffentlichte Untersuchung⁸ hat ergeben, dass die Preise für Pkw-Ersatzteile seit Januar 2013 durchschnittlich um ca. 19 % gestiegen sind, obwohl sich der Verbraucherpreisindex im selben Zeitraum nur um ca. 3,5 % erhöht hat. Dabei handelt es sich um sichtbare Ersatzteile, die bei Unfällen hauptsächlich ausgetauscht werden müssen.
- Eine Studie aus 12/2007 des Instituts für Wirtschaftspolitik⁹ an der Universität Köln kommt ebenfalls zu dem Ergebnis, dass eine Liberalisierung des Marktes der sichtbaren Ersatzteile zu einer Preissenkung in Höhe von 6 - 10 % führen würde.

Der ADAC fordert den Gesetzgeber auf, eine Übergangsregelung für bereits zum Inkrafttreten der Reparaturklausel bestehende bzw. angemeldete Designrechte aufzunehmen. Um eine unverhältnismäßige Beschränkung bestehender Designrechte zu vermeiden, wird eine Übergangsfrist von 10 Jahren vom ADAC befürwortet. Nach dem vom Bundeskabinett beschlossenen Gesetzentwurf soll die Reparaturklausel nur auf ab dem 1. Januar 2020 eingetragene Designs anzuwenden sein. Dies bedeutet, dass das Gesetz für bereits erteilten bzw. angemeldeten Designschutz Bestandsschutz vorsieht. Da eingetragene Designrechte bis zu 25 Jahre geschützt sind, würde es nach der derzeitigen Stichtagsregelung also noch viele Jahre dauern, bis die Verbraucher die preisdämpfende Wirkung des zusätzlichen Wettbewerbs auf dem Ersatzteilmarkt auf breiter Basis spüren können.

2.2. Keine Gefährdung der Sicherheit

Sicherheit rund um das Auto besitzt oberste Priorität. Die Sicherheit von Ersatzteilen muss daher gewährleistet sein. Das von der Fahrzeugindustrie vorgebrachte Argument, dass die Liberalisierung zu erheblichen Sicherheitsrisiken auf dem Ersatzteilmarkt führen würde, ist allerdings nicht schlüssig. Denn der Designschutz für Ersatzteile und die Sicherheit von Ersatzteilen sind zwei unterschiedliche Materien, die entsprechend in einem getrennten rechtlichen Rahmen geregelt sind:

- Die Sicherheit von Ersatzteilen wird durch das *Typgenehmigungsverfahren* gewährleistet. Die Ersatzteile deutscher und ausländischer Anbieter müssen gleichermaßen dem Typgenehmigungsverfahren unterzogen werden. Durch Regelungen hinsichtlich einzuhaltender Normen und Prüfungsverfahren wird die Qualität und Sicherheit der Ersatzteile entsprechend für alle im deutschen Markt angebotenen Ersatzteile sichergestellt. Die vom Europäischen Parlament beauftragte Studie „The consequences for the safety of consumers and third parties of the

⁵The Economic Review of Industrial Design in Europe – Final Report – https://ec.europa.eu/growth/content/economic-review-industrial-design-europe-0_en (veröffentlicht: Januar 2015).

⁶Legal Review on industrial design protection in Europe – https://ec.europa.eu/growth/content/legal-review-industrial-design-protection-europe-0_de (veröffentlicht: Juni 2016).

⁷ S. 164 der Studie von 2016: *“The economic evidence suggests that there is no broad economic justification for maintaining spare parts protection, and that removing spare parts protection would be likely to have a minimal impact on innovation. The evidence further suggests that spare parts protection is leading to higher consumer prices in certain Member States, due to the dominance of original equipment manufacturers in the market for spare parts. Legislative amendment at the EU level appears necessary.”*

⁸ <https://www.gdv.de/de/themen/news/preise-fuer-auto-ersatzteile-steigen-rasant-11536>

⁹Johan Eekhoff: Eine Reparaturklausel erhöht die Effizienz am Markt für sichtbare Ersatzteile – Designschutz wird nicht beeinträchtigt (Studie zur Einführung einer Reparaturklausel in die Designschutzrichtlinie der Europäischen Union, Institut für Wirtschaftspolitik an der Universität zu Köln, 31.12.2007).

proposed directive amending Directive 98/71/EC on legal protection of design rights¹⁰ kommt zu dem Ergebnis, dass die Normen und Prüfverfahren ausreichend sind, um die Sicherheit der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten.

- Dem gegenüber bezieht sich der Designschutz allein auf die äußere Erscheinung eines Produkts und enthält keinerlei sicherheitsrelevante Prüfkriterien. Darüber hinaus fallen nur sichtbare Bauteile unter den Designschutz. Wichtige sicherheitsrelevante Teile wie das Bremssystem oder Lenksysteme werden nicht erfasst, so dass auch aus diesem Grund eine Reparaturklausel im Designrecht nicht ausschlaggebend ist für die Sicherheit der Fahrzeuge.

2.3. Keine Gefährdung des Industriestandorts Deutschland

Die Fahrzeugindustrie argumentiert gegen die Einführung einer Reparaturklausel mit der Prognose erheblicher Arbeitsplatzverluste. An dieser Annahme sind aus folgenden Gründen Zweifel angezeigt:

- Die Sorge, es würde eine Abwanderung auf den asiatischen Markt stattfinden, ist zu hinterfragen. Sollte es zu Umsatzverlagerungen hin zum freien Markt kommen, dann würden davon auch europäische Teilehändler profitieren. Trotz Ersatzteilemonopol werden im Übrigen erhebliche Anteile des Ersatzteilmarktes außerhalb der EU produziert: Bereits heute importieren die Automobilhersteller etwa 40 % der Ersatzteile, die sie in Europa absetzen, aus Nicht-EU-Staaten, vorrangig aus Niedriglohnländern.
- Die Argumentation des VDA beruht auf der Annahme, dass der gesamte Marktanteil der Automobilhersteller beim Wegfall des Designschutzes auf sichtbare Ersatzteile auf null fallen würde. Diese Annahme ist unrealistisch und kann auch nicht mit verifizierbaren Zahlen belegt werden. Dagegen spricht allein die Tatsache, dass während der Garantiezeit Autobesitzer zu Originalersatzteilen greifen, um Garantieansprüche gegen den Hersteller nicht zu verlieren. Zudem präferiert ein Teil der Verbraucher Originalersatzteile auch dann, wenn günstigere Ersatzteile unabhängiger Hersteller auf dem Markt sind. Dies zeigt der Markt für nicht sichtbare Ersatzteile, wo freier Wettbewerb herrscht. In diesem Bereich können die Verbraucher sowohl Original- als auch Ident- und Nachbauteile erwerben. Der Markt für Originalersatzteile besteht hier trotz alternativer Angebote weiter.

2.4. Keine Gefährdung der gewerblichen Schutzrechte

Die gewerblichen Schutzrechte werden nicht durch die Einführung der Reparaturklausel gefährdet. Wäre der Gesetzgeber davon grundsätzlich ausgegangen, dass ein solches Risiko bestünde, hätte er im Bereich des Markenrechts in § 23 Nr. 3 Markengesetz nicht geregelt, dass konkurrierende Dritte Ersatzteile und Serviceleistungen für Markenprodukte anbieten können.

Zudem ist Sinn und Zweck der bestehenden Schutzrechte nicht die Schaffung eines Monopols auf das Erzeugnis an sich, sondern die Gewährung von ausschließlichen Rechten am Erscheinungsbild. Da die Ersatzteile zur Sicherung der Passgenauigkeit ohnehin dem äußeren Erscheinungsbild entsprechen müssen, ist das äußere Erscheinungsbild durch die Öffnung des Marktes nicht gefährdet.

Die Aufhebung des Designschutzes für Ersatzteile würde auch nicht direkt zur Produkt- und Markenpiraterie führen. Das Problem, dass Produkte gefälscht werden, besteht unabhängig von der nationalen Regelung des Designschutzes aufgrund des weltweiten Handels vor allem durch Onlinekanäle bereits jetzt schon. Es ist im Gegenteil davon auszugehen, dass bei Öffnung des Designschutzes für Ersatzteile die Chance besteht, dass geprüfte europäische Anbieter die gefälschten Produkte verdrängen können, da die Verbraucher nicht mehr auf billige Kopien zurückgreifen würden, um überhaupt eine Alternative zu den teureren Ersatzteilen des Herstellers zu haben.

¹⁰ http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/study-legal-protection-of-design-/study-legal-protection-of-design-en.pdf „The consequences for the safety of consumers and third parties of the proposed directive amending Directive 98/71/EC on legal protection of design rights“ (September 2006).

2.5. Mischkalkulation kein Argument für hohe Preise

Ebenfalls nicht überzeugend ist das vorgebrachte Argument, dass die hohen Preise bei einzelnen Ersatzteilen aufgrund der Mischkalkulation gerechtfertigt seien: Rentable Ersatzteile subventionieren unrentable Ersatzteile (Quersubvention), um die gesamte Ersatzteilepalette für einen längeren Zeitraum vorrätig zu halten. Auch wenn diese Quersubvention in der Praxis tatsächlich erfolgt, darf dies nicht zu Lasten des Autofahrers gehen. Es ist nicht einzusehen, warum der Käufer eines Stoßfängers eines VW Polo das Vorrätighalten des Getriebes eines Phaetons quersubventionieren sollte.

2.6. Keine Gefährdung der Designinvestitionen der Autohersteller

Die Hersteller erhalten mit der Zahlung des Kaufpreises ein Entgelt für die Designleistung, so dass nicht zu befürchten ist, dass Investitionen in das Design nicht mehr lohnend wären. Es ist nicht einzusehen, dass der Verbraucher mehrfach für ein und dasselbe Design zu zahlen hat.

Herausgeber/Impressum

ADAC e.V.
Büro Berlin
Unter den Linden 38
10117 Berlin
buero-berlin@adac.de
+49 30 206 22 88 0