



## **FAIREN WETTBEWERB BEI AUTOERSATZTEILEN ERMÖGLICHEN, DAMIT VERBRAUCHERINNEN UND VERBRAUCHER VON GÜNSTIGEN PREISEN PROFITIEREN KÖNNEN.**

### **Gemeinsame Position von ADAC, BVF, GDV, GVA und vzbv zur Reparaturklausel (§§ 40a, 73 Abs. 2 DesignG-E) im Gesetzesentwurf zur Stärkung des fairen Wettbewerbs**

Wir begrüßen, dass mit dem Gesetzesentwurf von der europarechtlich garantierten Möglichkeit der Liberalisierung des Designrechts Gebrauch gemacht wird. Klar ist: Die bisherige Regelung ist nachteilig für Verbraucherinnen und Verbraucher. Mehrfach haben Preisvergleiche gezeigt, dass Karosserie-integrierte Ersatzteile in Deutschland bis zu 55 Prozent teurer sind als in Nachbarländern, in denen das Designrecht bereits liberalisiert wurde (GVA Preisvergleich aus 2017). Zudem lag die Preissteigerung für sichtbare Ersatzteile in Deutschland in den vergangenen Jahren deutlich stärker über der allgemeinen Inflationsrate, weil es faktisch keinen Wettbewerb auf diesem Ersatzteilemarkt gibt. Doch der Gesetzentwurf würde in seiner jetzigen Form für Jahrzehnte ohne Wirkung bleiben und muss daher nachgebessert werden.

**Der Allgemeine Deutsche Automobil-Club, der Bundesverband Fuhrparkmanagement, der Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft, der Gesamtverband Autoteile-Handel sowie der Verbraucherzentrale Bundesverband fordern, den Bestandsschutz bereits eingetragener Designs für Reparaturzwecke (§ 73 Abs. 2 DesignG-E) auf einen verfassungskonformen Zeitraum zu begrenzen. Nur ein klar definierter Stichtag in absehbarer Zukunft schafft Rechtssicherheit und ermöglicht freien Wettbewerb zugunsten der Verbraucherinnen und Verbraucher.**

Bestandsschutz für die Automobilindustrie konterkariert die Wirkung des Gesetzes

Nach der jetzigen Regelung im Gesetzesentwurf soll zum Stichtag für bereits registrierte oder beantragte Designrechte ein Bestandsschutz gelten, indem diese von der Marktliberalisierung ausgenommen bleiben. Der Bestandsschutz würde so noch bis zu 25 Jahre weiter gelten. Dies führt im Ergebnis jedoch dazu, dass die vom Gesetzgeber gewünschte Marktliberalisierung tatsächlich erst 2045 uneingeschränkt für den gesamten Fahrzeugbestand greifen würde.

Bei einem Übergangszeitraum von bis zu 25 Jahren würden Verbraucherinnen und Verbraucher in zwei Klassen eingeteilt: Der Großteil der Verbraucherinnen und Verbraucher, die auch noch in den nächsten Jahren ihr heutiges Fahrzeug fahren, wäre gezwungen, die meist teureren sichtbaren Ersatzteile der Automobilhersteller zu erwerben. Oft handelt es sich bei den betroffenen Fahrzeugteilen um so genannte „Crash Parts“, die in Folge von Unfällen zu ersetzen sind. Der Schadenaufwand würde für Verbraucher dauerhaft hoch bleiben. Auch wer beispielsweise in 10

Jahren ein gebrauchtes Auto kauft, welches aber noch nach „altem“ Designrecht geschützt ist, müsste weiterhin auf die Monopolteile der Fahrzeughersteller zurückgreifen. Betroffen davon wären insbesondere Verbraucherinnen und Verbraucher mit niedrigen Einkommen, die schon aus finanziellen Gründen auf einen Gebrauchtwagen angewiesen sind. Nur diejenigen, die sich ein neues Fahrzeug leisten können, dessen Design dem neuen liberalisierten Designrecht unterfällt, könnten von niedrigeren Preisen im Ersatzteilmarkt profitieren. Bis alle Verbraucher in Deutschland solche Fahrzeuge besitzen, wird es Jahrzehnte dauern – berücksichtigt man, dass in den letzten Jahren in Deutschland pro Jahr rund 3 Mio. Pkw neu zugelassen wurden. Um diese erheblichen Nachteile zu mindern, ist es geboten, die vollständige Liberalisierung des Designrechts in einem möglichst engen Zeitraum zu erreichen.

Eine Anpassung des Bestandsschutzes auf 8 bis maximal 10 Jahre wäre verfassungskonform, da Gründe des öffentlichen Interesses dies legitimieren. Zu diesem Ergebnis kommt der renommierte Experte für Eigentums- und Enteignungsrecht, Prof. Foroud Shirvani, von der Universität Bonn in seinem aktuellen Gutachten<sup>1</sup>. Er hat die Möglichkeiten zur Änderung des Bestandsschutzes geprüft und kommt zu dem Ergebnis, dass *„es dysfunktional ist, wenn der Ersatzteilmarkt liberalisiert werden soll und die bestehende Designschutzrechte noch 25 Jahre fortbestehen können“* (siehe S. 3 des Gutachten).

## Wettbewerb darf nicht schrittweise eingeführt werden

Die Preissteigerung für sichtbare Ersatzteile in Deutschland lag in den vergangenen Jahren deutlich stärker über der allgemeinen Inflationsrate – dies deshalb, weil es faktisch keinen Wettbewerb bei diesen Produkten gibt.

Funktionierenden Wettbewerb kann es nur geben, wenn alle für eine Reparatur benötigten sichtbaren Ersatzteile von konkurrierenden Herstellern und Händlern produziert bzw. vertrieben werden können. Die bisher geplante Regelung sorgt zudem für Unsicherheiten und Ungleichbehandlung bei Verbraucherinnen und Verbrauchern sowie für enorme Rechtsunsicherheit und finanzielle und administrative Belastungen bei Unternehmen. Sollte dies nur in kleinen Schritten über einen Zeitraum von 25 Jahren ermöglicht werden, würde ein Nebeneinander aus design- und nicht-designgeschützten Ersatzteilen bestehen und neue Probleme für Verbraucher und Wirtschaft geschaffen. Ersatzteile-Händler, Werkstätten und Versicherungen müssten fortlaufend für jedes benötigte Ersatzteil prüfen, ob ein Designschutz für dieses besteht. Für jedes geschützte Design muss außerdem alle fünf Jahre kontrolliert werden, ob der Schutzrechteinhaber den Schutz aufrechterhalten hat. Eine einmalige Prüfung schafft keine Rechtssicherheit. Die regelmäßigen Überprüfungen würden eine immense administrative Belastung für die vor allem kleinen und mittelständischen Unternehmen mit geschätzten Kosten von 500,00 € pro Recherche<sup>2</sup> darstellen. Zudem würden die entstehenden Kosten zu einer Verteuerung der Ersatzteile führen.

---

<sup>1</sup> Prof. Dr. Foroud Shirvani, 2019: „Verfassungsrechtliche Anforderungen an die Beschränkung bestehender Designrechte bei der Einführung der Reparaturklausel“ – Gutachten im Auftrag des Gesamtverband Autoteile-Handel e.V.

<sup>2</sup> Siehe Stellungnahme von CARGLASS zum Referentenentwurf eines Gesetzes zur Stärkung des fairen Wettbewerbs [https://www.bmjv.de/SharedDocs/Gesetzgebungsverfahren/Stellungnahmen/2018/Downloads/02102018\\_Stellungnahme\\_Carglass\\_Staerkung-fairer-Wettbewerb.pdf?\\_\\_blob=publicationFile&v=2](https://www.bmjv.de/SharedDocs/Gesetzgebungsverfahren/Stellungnahmen/2018/Downloads/02102018_Stellungnahme_Carglass_Staerkung-fairer-Wettbewerb.pdf?__blob=publicationFile&v=2)

## Autoreparaturen leisten einen Beitrag zu Klima- und Ressourcenschutz

Die Reparatur langlebiger Produkte, zu denen zweifellos Autos gehören, kann auch einen Beitrag zum Klimaschutz leisten. Der hohe Energieaufwand bei der Produktion eines Pkw kann sich so über eine längere Nutzungsdauer amortisieren. Laut dem Institut für Energie- und Umweltforschung Heidelberg (ifeu)<sup>3</sup> beläuft sich der CO<sub>2</sub>-Ausstoß bei der Produktion eines konventionellen Benzinfahrzeugs auf rund 6,7 Tonnen. Der ökologische Vorteil einer längeren Nutzung bekommt für viele Verbraucher jedoch nur dann Bedeutung, wenn gleichzeitig ein individueller ökonomischer Vorteil entsteht. Bei der Reparatur von Fahrzeugen, zum Beispiel nach Unfällen, können günstigere Fahrzeugteile die Kosten für die Wiederherstellung des Autos senken und die Nutzungsdauer insgesamt verlängern. Die Wahrscheinlichkeiten wirtschaftlicher Totalschäden nehmen so ab. Die Liberalisierung des Designrechts bringt somit Vorteile für Umwelt und Verbraucher.

Aufgrund der hier beschriebenen wettbewerbsrechtlichen, ökonomischen, Verbraucherschutzpolitischen und umweltpolitischen Erwägungen halten wir es für nicht vertretbar, einen Bestandsschutz von 25 Jahren zuzulassen, welcher lediglich den Automobilkonzernen zugute käme.

**Wir fordern daher § 73 Abs. 2 DesignG-E so anzupassen, dass die Reparaturklausel frühestmöglich vollständig Anwendung findet und Sinn und Zweck des Gesetzes erreicht werden können.**

---

<sup>3</sup> [https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Klimabilanz\\_von\\_Elektroautos/Agora-Verkehrswende\\_22\\_Klimabilanz-von-Elektroautos\\_WEB.pdf](https://www.agora-verkehrswende.de/fileadmin/Projekte/2018/Klimabilanz_von_Elektroautos/Agora-Verkehrswende_22_Klimabilanz-von-Elektroautos_WEB.pdf)