

---

## POSITIONPAPIER

---

### Umsetzung des Koalitionsvertrages – Einführung der Reparaturklausel in das Designgesetz

Stand: 11.3.2020

Im Bundestag wird momentan über die Einführung der Reparaturklausel in das Deutsche Designgesetz diskutiert. Das Gesetz zur Stärkung des fairen Wettbewerbs soll nach Wunsch der Koalitionäre noch in diesem Frühjahr verabschiedet werden. Da die Fakten zur Reparaturklausel bekannt sind und in den vergangenen Jahren intensiv diskutiert wurden, ist eine schnelle Entscheidung im parlamentarischen Verfahren möglich.

Die zwei wichtigsten Märkte des Automobilsektors sind der für den Neuwagenverkauf (Primärmarkt) und der Markt für Wartungs- und Reparaturarbeiten (Sekundärmarkt). Die Autofahrer in Deutschland geben jährlich mehr als 12 Mrd. Euro für Kfz-Ersatz- und Verschleißteile aus. Rund ein Viertel dieses Umsatzes entfällt auf sichtbare Ersatzteile wie Motorhauben, Kotflügel, Außenspiegel, Scheiben, Scheinwerfer und Rückleuchten. Die bisherigen Regelungen des Designrechts schützen das Design sowohl des Neuwagens insgesamt und seiner sichtbaren einzelnen Teile als auch der jeweiligen sichtbaren Ersatzteile. Der Schutzrechteinhaber (i.d.R. der Automobilhersteller) kann die so geschützten (Ersatz-)Teile exklusiv herstellen. Die Reparaturklausel, die ausschließlich den Sekundärmarkt betrifft, hebt den Designschutz für sichtbare Ersatzteile auf, sodass auch Nichtschutzrechteinhaber solche Ersatzteile produzieren und vertreiben können. Dies ist bereits die Rechtslage etwa in Italien, Spanien, dem Vereinigten Königreich, Polen, den Niederlanden und Belgien.

Während der Verbraucher auf dem Primärmarkt eine Wahlmöglichkeit zwischen Fahrzeugen verschiedener Hersteller und Modelle hat, ist diese auf dem Sekundärmarkt gerade nicht gegeben. Er ist, da das ursprüngliche Erscheinungsbild des Fahrzeugs wieder hergestellt werden soll, auf ein bestimmtes Design festgelegt. Das Designschutzrecht verhindert, dass andere Anbieter als der Inhaber dieses Rechts (i.d.R. der Fahrzeughersteller) solche Teile produzieren und vertreiben können. Dieses Problem wird durch die Reparaturklausel gelöst.

**Die Begrenzung des Designschutzrechts ist unerlässlich – denn:**

**Die „Reparaturklausel“**

**... ist rechtlich die zweckmäßigste Lösung**

Die Klausel schafft einen für das Rechts- und Wirtschaftssystem vernünftigen Ausgleich zwischen dem berechtigten Schutz geistigen Eigentums und dem für Verbraucher und freie Teilehersteller und –händler notwendigen Wettbewerb und freien Warenverkehr. Sie höhlt geistiges Eigentum nicht willkürlich aus, sondern zeigt lediglich dessen natürliche Schranken auf.

Der Ausschluss wirksamen Wettbewerbs auf dem Sekundärmarkt ist eine vom Designschutzrecht nicht vorgesehene Wirkung. Dies ist die absolut vorherrschende Meinung im rechtswissenschaftlichen Diskurs (so z.B.: Drexl/Hilty/Kur GRURInt 2005, S. 449 ff.). Auch deckt sich dies mit einer gefestigten Rechtsprechung des Europäischen Gerichtshofes, nach der geistige Eigentumsrechte stets dort ihre Schranken finden müssen, wo sie wirksamen Wettbewerb in Sekundärmärkten gefährden oder gar beseitigen würden. Eine bereits normierte vergleichbare Schrankenregelung findet sich in § 23 Markengesetz. Hier darf das geschützte Recht von Dritten im geschäftlichen Verkehr genutzt werden. Genau die gleiche Wirkung hat die Reparaturklausel.

Die Reparaturklausel ist nicht der Beginn der Erosion der gewerblichen Schutzrechte. Das alleinige Vorliegen einer Produktalternativlosigkeit, die durch ein besonders innovatives Produkt oder durch sonstige, einzelfallbezogene Umstände und ein entsprechendes Schutzrecht entsteht, reicht nicht aus, um in den anderen Schutzrechten einen vergleichbaren Regelungsbedarf zu sehen. Sichtbare Ersatzteile sind so genannte „must match“ Teile - Produkte, bei denen es keinen Wettbewerb um ein noch „besseres“ oder „innovativeres“ Design geben kann. Das faktische Monopol durch ein besonders innovatives Produkt entsteht grundsätzlich erst im Laufe der Zeit, wenn es auf dem Markt erfolgreich ist und sich gegen Konkurrenzprodukte durchsetzt. Im Falle der sichtbaren Ersatzteile ist dies anders, weil hier nämlich unmittelbar mit der Schutzrechtserteilung das Monopol des Herstellers entsteht. Eine Bindung an das Design des Herstellers beginnt schon ab dem Kauf des Fahrzeugs. Es erfolgt ein vollständiger Wettbewerbsausschluss unmittelbar aus der Schutzrechtsgewährung. Eine Situation, die in den anderen gewerblichen Schutzrechten sehr selten gegeben ist. Dies ist der wesentliche Unterschied zu anderen Schutzrechten.

Trotz der Reparaturklausel kann der Automobilhersteller seine Designinvestitionen amortisieren. Durch die Reparaturklausel wird der gesetzlich intendierte Anreiz (Wettbewerb um das beste Design/ Erschaffung neuer Designs) des Designrechts nicht unterlaufen. Beim Verkauf des Neuwagens erhält der Fahrzeughersteller seine ihm zustehende *Designprämie*. Für dieselben Komponenten, diesmal in Gestalt von Ersatzteilen, muss der Verbraucher jedes Mal, wenn er einen Ersatzkotflügel oder Ersatzscheinwerfer benötigt, für dasselbe (!) Design nochmals bezahlen – dieses Mal jedoch mit einem vom Automobilhersteller diktierten Preisaufschlag (*Monopolrente*). Die Reparaturklausel unterbindet einen solchen Missbrauch.

Ein Regelungsbedarf ist trotz der Verzichtserklärung des VDA (siehe S. 1 BT-Drucksache 15/1075), Designschutzrechte nicht in wettbewerbsschädigender Art und Weise gegen Unternehmen des freien Ersatzteilmarktes geltend zu machen, gegeben. Erstens ist diese eine rechtsstaatlich fragwürdige „Lösung“, die vom OLG München (Urteil vom 12.05.2005 - 29 U 2833/04) als reine „Lobbyistenerklärung“ ohne Rechtsverbindlichkeit gewertet wurde, und zweitens zeigt die Praxis, dass sich die Automobilhersteller nicht an diese Erklärung gebunden fühlen. Zwar dulden die Automobilhersteller in geringem Umfang einen freien Handel für sichtbare Ersatzteile, dieser ist jedoch nur auf einige Modelle beschränkt, und er steht unter der permanenten Gefahr, durch die Automobilhersteller unterbunden zu werden. Dies ist in diesem und den letzten Jahren auch mehrfach geschehen. Eine umfassende verbraucherfreundliche Versorgung, die mit einer langfristigen wirtschaftlichen Planungssicherheit für die Anbieter der betroffenen Ersatzteile verbunden ist, ist so unmöglich.

### ... ist ökonomisch die zweckmäßigste Lösung

Die nachteiligen wirtschaftlichen Folgen, die sich aus einer Monopolisierung des Ersatzteilmarktes ergeben, sind gravierend:

- In Deutschland verhindern sie den Aufbau einer unabhängigen Karosserieersatzteilproduktion.
- Scheinwerfer/Leuchten und Autoglas werden nicht von den Automobilherstellern gefertigt, sondern von der Zulieferindustrie. Trotzdem liegen die Designschutzrechte häufig bei den Automobilherstellern. Ist dies der Fall, entscheiden diese allein, ob der eigentliche Hersteller dieses Produkt auch dem unabhängigen Ersatzteilmarkt zur Verfügung stellen kann – die Versorgung des freien Ersatzteilmarktes für designgeschützte Teile hängt somit vollständig von der Entscheidung der Automobilhersteller ab.

- Selbst Ersatzteile, die für den Absatz in „freie“ Auslandsmärkte bestimmt sind, können von den Herstellern dieser Komponenten nicht mehr in Deutschland produziert werden; als Alternative bliebe nur die Verlagerung der Fertigungsstätten ins Ausland, in denen es eine Reparaturklausel gibt.
- Freie Teile-Großhändler können etwa 25% ihres Geschäftspotentials nicht ausnutzen und werden damit in ihrer Kernkompetenz als Vollsortimenter geschwächt.
- Freie Reparatoren müssen die betroffenen Ersatzteile bei ihren Wettbewerbern, den Vertragshändlern beziehen, wobei diese als Monopolisten die Preise beliebig festlegen können, wodurch die freien Werkstätten langfristig aus dem Markt gedrängt werden.

Damit nicht genug. Automobilhersteller verwenden die bei Karosserie-integrierten Ersatzteilen zu erzielenden Monopolgewinne zur Quersubventionierung (nicht sichtbare Ersatzteile können zu günstigeren Preisen angeboten werden) im übrigen Ersatzteilmarkt. Eine Studie<sup>1</sup> des Instituts für Wirtschaftspolitik der Universität Köln gelangt zu dem Ergebnis, dass „die Öffnung des Marktes für einen freien Wettbewerb ... positiv sowohl auf die Qualität, die Vielfalt und die Angepasstheit des Angebots an die Kundenwünsche als auch auf die Endverbraucherpreise wirkt“.

### ... schützt 45 Millionen deutsche Autobesitzer (Verbraucher) vor überhöhten Ersatzteilpreisen

Wettbewerb ist der beste und in dieser Situation der einzig wirksame Verbraucherschutz. Durch den Designschutz sind die Autobesitzer der Preispolitik des jeweiligen Automobilherstellers schutzlos ausgeliefert. Für eine solche Monopolstellung ist in unserer Rechts- und Wirtschaftsordnung kein Raum. Dabei kommt es nicht darauf an, ob und inwieweit der Monopolist seinen Preisspielraum auch tatsächlich ausnützt. Allein die *Möglichkeit*, Preise wettbewerbsfrei festsetzen zu können, ist ausreichender Grund, Monopole grundsätzlich nicht zuzulassen.

Mehrere in der Vergangenheit vorgenommene Marktanalysen zeigen, dass Monopolisten ihre Preisspielräume in der Regel auch ausschöpfen. So wurde innerhalb und außerhalb der EU festgestellt, dass Automobilhersteller immer dann, wenn Wettbewerb in diesem Bereich aufkam und zugelassen wurde, ihre Preise um mindestens 30% - 40% senken mussten.

Eine im Herbst 2017 veröffentlichte Preisanalyse<sup>2</sup> des Gesamtverband der Deutschen Versicherungswirtschaft (GDV) zeigt, dass die Preise für sichtbare Ersatzteile deutlich stärker gestiegen sind als die allgemeine Inflationsrate. Zwischen 2013 und 2017 ist die allgemeine Inflationsrate um 3,4%-Punkte gestiegen. Die Preise für sichtbare Ersatzteile stiegen dagegen im Durchschnitt um 19%-Punkte. Dies führt zu erhöhten Reparaturkosten und damit zu höheren Versicherungsprämien. Eine Rückleuchte, die im Jahr 2013 im Durchschnitt 120€ gekostet hat, kostete 2017 168€ - ein Preisanstieg um 40%.

### ....sichert und schafft Arbeitsplätze in der EU

Nicht plausibel ist die Behauptung des VDA, dass durch die Reparaturklausel 50.000 Arbeitsplätze auf Herstellerebene in Europa betroffen sind (Quelle: „Designschutz für Kfz-Teile im Designrecht“ von 2018). Der VDA gibt für die Automobilhersteller einen Umsatz je Beschäftigtem in Höhe von 690.496 € an (VDA, „Zahlen und Daten 2017“)<sup>3</sup>. Der Umsatz mit sichtbaren Ersatzteilen zu Werksabgabepreisen beträgt in Europa ca. 6,48 Mrd. € (Stand 2015). Die Automobilhersteller haben daran einen Marktanteil von 75 %. Setzt man diesen Anteil ins Verhältnis zum Umsatz je Beschäftigtem, kommt man auf eine Mitarbeiteranzahl von ca. 7000. Der Marktanteil im Bereich Karosserieersatzteile (nur diese werden von Autoherstellern selbst gefertigt) beträgt für die Kfz-Hersteller ca. 92%. Erfahrungen aus bereits liberalisierten Märkten zeigen, dass der Marktanteil der Unternehmen des freien Kfz-Ersatzteilmarkts

<sup>1</sup> Institut für Wirtschaftspolitik an der Universität zu Köln [iwp]: „Eine Reparaturklausel erhöht die Effizienz am Markt für sichtbare Kfz-Ersatzteile – Designschutz wird nicht beeinträchtigt“ - [http://www.iwp.uni-koeln.de/fileadmin/contents/dateiliste\\_iwp-website/publikationen/sonstige\\_publicationen/iwp-Studie\\_Reparaturklausel\\_29.11.07.pdf](http://www.iwp.uni-koeln.de/fileadmin/contents/dateiliste_iwp-website/publikationen/sonstige_publicationen/iwp-Studie_Reparaturklausel_29.11.07.pdf) (Veröffentlicht: Januar 2007).

<sup>2</sup> <https://www.gdv.de/de/themen/news/preise-fuer-auto-ersatzteile-steigen-rasant-11536>

<sup>3</sup> <https://www.vda.de/de/services/zahlen-und-daten/zahlen-und-daten-uebersicht.html> - Die Erlöse der Hersteller von Kraftwagen und Motoren für 2017: 331,3 Mrd. Euro. Die Beschäftigungszahl der Hersteller von Kraftwagen und -motoren bzw. die OEMs für 2017: 479.800.

ungefähr auf 15% (bisher knapp 8%) anwachsen kann. Für den Fall, dass diese Marktverschiebung in Deutschland ebenfalls stattfindet und die Automobilhersteller darauf nur mit Entlassungen reagieren können, sind daher weniger als 1000 Mitarbeiter potentiell gefährdet. Dabei ist aber zu berücksichtigen, dass die freien Karosseriehersteller ebenfalls Mitarbeiter benötigen und bei stetigem Wachstum weiter einstellen werden, es also zu einer Verlagerung der betroffenen Arbeitsplätze in die freie Ersatzteilproduktion kommt.

### ... hat mit der Sicherheit von Ersatzteilen nichts zu tun

Erkennbar falsch, und Grenzen der Glaubwürdigkeit berührend, ist der Einwand der Automobilhersteller, Designschutz sei erforderlich, um die Sicherheit von Ersatzteilen zu gewährleisten. Zum einen *kann* „Design“-Schutz dies gar nicht leisten, da er nur an die äußere Form, nicht aber an die konstruktive Beschaffenheit eines Produkts, in diesem Falle eines Autoteils, anknüpft. Zum andern hat eine vom Europäischen Parlament in Auftrag gegebene Studie<sup>4</sup> nochmals bestätigt, dass die in der EU schon 1970 initiierten und seit dem ständig erweiterten und verfeinerten strengen Genehmigungsverfahren (Typprüfung / Autorisation) für sicherheitsrelevante Teile „mehr als ausreichend sind, um die Sicherheit von Verkehrsteilnehmern zu gewährleisten“. „*Bemerkenswert*“ allerdings fanden die Autoren der Studie, dass die Automobilhersteller, „*die den Vorwurf der Sicherheitsgefahr von Nicht-Originalteilen erhoben haben*“, keine (!) Belege für irgendwelche Gefährdungen in der Praxis vorlegen konnten.

---

### Über den GVA

Der Gesamtverband Autoteile-Handel e.V. (GVA) ist der Branchenverband und die politische Interessenvertretung des freien Kfz-Teile-Großhandels in Deutschland. Darüber hinaus spricht er auch für die etwa 2.000 Einzelhändler von Kfz-Ersatzteilen. Im GVA sind derzeit über 130 Handelsunternehmen mit mehr als 1.000 Betriebsstellen sowie rund 125 Kfz-Teilehersteller und Anbieter technischer Informationen organisiert. Der Gesamtmarkt für Pkw- und Nutzfahrzeugteile hat in Deutschland ein Volumen von rund 26 Mrd. Euro. Weitere Informationen sind abrufbar unter: [www.gva.de](http://www.gva.de)

#### Kontakt:

**GVA – Gesamtverband Autoteile-Handel**  
Marita Kloster, Geschäftsführerin  
Gothaer Straße 17, 40880 Ratingen;  
Tel. + 49 (2102) 770 770, [m.kloster@gva.de](mailto:m.kloster@gva.de)

Hauptstadtbüro  
Claudius Dücker, Senior Policy Officer  
Am Weidendamm 1A, 10117 Berlin  
Tel. + 49 (30) 59 00 99 439; E-Mail: [c.duecker@gva.de](mailto:c.duecker@gva.de)

---

<sup>4</sup> The consequences for the safety of consumers and third parties of the proposed directive amending Directive 98/71/EC on the legal protection of design rights - [http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004\\_2009/documents/dv/study-legal-protection-of-design-study-legal-protection-of-design-en.pdf](http://www.europarl.europa.eu/meetdocs/2004_2009/documents/dv/study-legal-protection-of-design-study-legal-protection-of-design-en.pdf) (Veröffentlicht: September 2006) Seite 5, 66.