

Designschutz für Kfz-Teile – Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des fairen Wettbewerbs von 09/18

Berlin, September 2018

Ansprechpartner zum Thema

Geschäftsführung
Klaus Bräunig

Abteilungsleiter
Dr. Ralf Scheibach
Tel. 030-897842-260
scheibach@vda.de

I. Vorbemerkung

Der Vorschlag für eine Abschaffung des Designschutzes für Teile im Rahmen einer sog. Reparaturklausel ist sowohl auf EU-Ebene als auch in einzelnen Mitgliedstaaten immer wieder in die politische Diskussion eingebracht worden. Die deutsche und europäische Automobilindustrie hat diese Vorschläge mit großer Sorge verfolgt und aufgrund der negativen Auswirkungen auf den gewerblichen Rechtsschutz, die Pirateriebekämpfung und das Teilegeschäft abgelehnt.

Nunmehr hat das Bundesministerium der Justiz und für Verbraucherschutz (BMJV) im September 2018 mit einem Gesetzentwurf für das Abmahnrecht auch eine Reparaturklausel für § 40a DesignG (neu) vorgeschlagen: *„Es besteht kein Designschutz für ein Design, das als Bauelement eines komplexen Erzeugnisses mit dem Ziel verwendet wird, die Reparatur dieses komplexen Erzeugnisses zu ermöglichen, um diesem wieder sein ursprüngliches Erscheinungsbild zu verleihen.“*

Mit dieser Formulierung nimmt das BMJV Bezug auf einen älteren Kommissionsvorschlag zur Ergänzung der EU-Design-Richtlinie von 1998 für eine Ausnahmeregelung (=Reparaturklausel), die Teile von komplexen Erzeugnissen (z.B. Kfz), die für Reparaturzwecke verwendet werden, vom Designschutz ausschließen. Das deutsche Designrecht sieht bislang einen Designschutz auch für Ersatzteile vor; die EU-Kommission hat im Mai 2014 ihren Vorschlag zur Einführung einer Reparaturklausel in die EU-Design-RI. zurückgezogen.

Ein neuer Anlass oder Sachstand, die Rechtslage in Deutschland oder der EU zu verändern, besteht nicht. Im Gegenteil, die erheblichen Anstrengungen Deutschlands und der EU, andere Länder (insbesondere China, Indien, etc.) zur Einhaltung des Rechts zum Schutz geistigen Eigentums zu bewegen, gewinnen mehr und mehr Relevanz für die Wettbewerbsfähigkeit der deutschen Industrie. Diese Bemühungen würden durch eine Aufhebung des Designschutzes konterkariert, und einer weiteren Aufweichung in anderen Bereichen würde Tür und Tor geöffnet.

In der aktuellen Diskussion sind vor allem zu berücksichtigen die Bedeutung gewerblicher Schutzrechte in der Automobilindustrie (Fahrzeughersteller und Zulieferer) und ihre Rolle im Kampf gegen die Produktpiraterie bei Fahrzeugen und Kfz-Teilen. Der hohe Stellenwert des gewerblichen Rechtsschutzes in Deutschland auch im Geschmacksmusterrecht spiegelt sich in den Innovationsleistungen der Industrie wieder.

Gerade bei der anspruchsvolleren Fahrzeugtechnologie und dem Design der Fahrzeuge und Ihrer Teile hat die deutsche Automobilindustrie die Führungsstellung weltweit inne. Ein hoher Schutz für geistiges Eigentum steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Leistungsfähigkeit des deutschen Innovations- und Produktionsstandortes.

Die Produktion von Ersatzteilen hat eine große wirtschaftliche Bedeutung für die Automobilhersteller und die Zulieferer sowie für entsprechende Standorte in Deutschland. Im Bereich der Außenhaut fertigen die Fahrzeughersteller auf ihren Produktionslinien größtenteils die Bleche (Motorhaube, Kotflügel, Dach, Türen und Heckklappe bzw. Kofferraumdeckel), und die Zulieferer sind aktiv vor allem im Bereich der Leuchten, Schweinwerfer, Außenspiegel, Stoßfänger und Glasscheiben. Im Rahmen der internationalen Arbeitsteilung der Automobilindustrie, die so ihre Arbeitsplätze in Deutschland sichert, ist ein Teil der Wertschöpfung notwendigerweise international organisiert, ein wesentlicher Teil jedoch im Inland beheimatet. So beträgt die jährliche Bruttowertschöpfung der Automobilindustrie allein bei Kfz-Teilen in Deutschland über 19 Mrd. Euro (Statistisches Bundesamt/Herstellung von Kfz-Teilen).

Wirtschaftlich zu berücksichtigen ist auch die zugunsten der Kunden bestehende Verpflichtung der Fahrzeughersteller, für die gesamte Fahrzeugflotte langfristig das vollständige Ersatzteilprogramm vorzuhalten. Dies wird vielfach in der Diskussion um den Designschutz übersehen. Die dem Designschutz zugänglichen Karosserieteile machen zwar nicht das vorgenannte Produktprogramm aus, stehen aber für einen maßgeblichen Umsatz im Teilegeschäft sowohl der Markenbetriebe als auch des freien Teilehandels. Gleichermaßen sind die Zulieferer auf das Ersatzteilgeschäft ihrer deutschen Standorte angewiesen, das nicht durch Produktpiraterie gefährdet sein darf. Für die Verbraucher in Deutschland liegt das Preisniveau von Ersatzteilen durchschnittlich niedriger als in anderen EU-Ländern. Das belegt eine aktuelle Untersuchung der DAT von 2017 (s.u.).

Weiterhin spielen Qualität und Sicherheit im Ersatzteilgeschäft eine große Rolle, nicht zuletzt aus Sicht der Automobilkunden. Billigangebote und Piraterieteile können den Verbrauchern mangels entsprechender Haltbarkeit oder Funktionalität teure Nacharbeiten bescheren (s. Sonderheft „Mehrwert bei Automobilteilen“ der Zeitschrift Kfz-Betrieb, September 2013).

Die rechtspolitischen Konsequenzen einer willkürlichen Beschränkung des Designschutzes in Bezug auf die Schutzsysteme etwa bei Patenten und auch im Urheberrecht, die dann ebenso beschränkt werden könnten, verdienen ebenso Beachtung, wie dies schon im Gutachten von Prof. Straus vom Max-Planck-Institut für gewerblichen Rechtsschutz / München aus dem Jahre 2005 (s. GRUR Int Heft 12/2005, S. 965 ff.) untersucht worden ist.

II. Einzelfragen zum BMJV-Vorschlag für eine Reparaturklausel

a) Fehlende Untersuchung des Regelungsgegenstandes

Die Begründung zu § 40a DesignG berücksichtigt die laufende Evaluation der EU-Kommission nicht, die abzuwarten wäre, wenn diese wirtschaftlich bedeutsame Thematik angemessen behandelt werden würde. Die Europäische Kommission hat im Juli 2018 eine Evaluation („*Evaluation of EU legislation on design protection*“) zur Gesetzeslage des Designschutzes https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-3527248_en begonnen. Gegenstand ist die Neubewertung der Gesetzeslage sowohl im Hinblick auf die EU-Verordnung (EG) 6/2002 (EU-Gemeinschaftsgeschmacksmuster) wie auch auf die Design-Richtlinie 98/71/EG (nationale Designrechte). Gegenstand ist hierbei insbesondere auch die Bewertung der Behandlung von Ersatzteilen und der dahingehenden Reparaturklausel (siehe „*Purpose and*

Scope“, Spiegelstriche 4 und 7). Bis zum Abschluss der Evaluation und dem daraus resultierenden Vorschlag der Kommission ist derzeit nicht erkennbar, in welche Richtung sich der Designschutz und die Behandlung von sichtbaren Ersatzteilen auf europäischer Ebene entwickeln werden. Es ist zu befürchten, dass bei einer nationalen Regelung im Vorgriff hierauf dem Ziel einer Harmonisierung der Rechtslage in Europa gerade entgegengewirkt wird. Die Evaluation befindet sich derzeit in der Phase der öffentlichen Konsultation und soll im Q2 2019 mit einem neuen Vorschlag der Kommission abgeschlossen werden. Seit 31.07.2018 abgeschlossen ist die Einholung von Rückmeldungen der Marktbeteiligten https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/ares-2018-3527248/feedback_en?p_id=259397 . Hierzu sind ausführliche Stellungnahmen verschiedener Beteiligter eingegangen und abrufbar, so u.a. etwa des europäischen Automobilverbandes ACEA wie auch von Interessenvereinigungen zum geistigen Eigentum (GRUR), die sich jeweils ebenfalls ausführlich und vorrangig mit der Frage der Einführung einer Reparaturklausel in die nationalen Designrechte beschäftigen und sich hiergegen aussprechen.

b) Fehlende Rechtfertigung des Gesetzesvorhabens

Abschließend weisen wir nochmals dringend darauf hin, dass eine Rechtfertigung – wie sie für einen derart massiven Eingriff in das seit Jahrzehnten bewährte und austarierte System des gewerblichen Rechtsschutzes und in die legitimen Interessen der Rechteinhaber – zwingend erforderlich ist, aus dem derzeitigen Gesetzesentwurf offenbar in keiner Weise hervorgeht.

Wenn dort allein und ohne nähere Begründung auf die intendierte „Stärkung des Wettbewerbs“ abgestellt wird, so ist dies für sich genommen gerade nicht ausreichend, da eine Einschränkung des Wettbewerbs gerade Sinn und Zweck aller Schutzrechte des geistigen Eigentums ist. Diese gewähren bekanntlich ein zeitlich befristetes und legitimes Monopol. Eine „Stärkung des Wettbewerbs“ könnte damit als Argument zur Einschränkung jedes einzelnen Schutzrechts herangezogen werden, so etwa auch bei Urheberrechten oder Patenten. Tatsächlich ist auch kein Grund ersichtlich, warum z.B. der Inhaber eines technischen Patents (Sichtwort „Nespresso“-Kapseln, Tintendrucker-Patronen, etc.) dieses unbestritten sowohl im „Primär-“, wie im „Sekundärmarkt“ durchsetzen kann, der Inhaber eines Designrechts aber nicht. Ebenso wenig ist ersichtlich, warum z.B. eine durch Urheberrechte geschützte Software im Gegensatz zum Design sowohl beim „Erstvertrieb“ im Rahmen eines Computers („Primärmarkt“) als auch beim isolierten Vertrieb („Sekundärmarkt“) geschützt ist. Im Designbereich wiederum stellt sich die Frage, warum der Vertreiber einer z.B. Möbelgarnitur oder eines Geschirrservices ohne jede Diskussion das gesetzliche Monopol sowohl beim Vertrieb der Gesamtgarnitur (wenn man so will, der „Primärmarkt“) als auch auf nachgekaufte Einzelteile („Sekundärmarkt“) behalten soll, nicht aber der Vertreiber eines Automobils. Eine solche Regelung bedürfte, um nicht gegen das Verbot der gesetzgeberischen Gleichbehandlung zu verstoßen, einer gewichtigen Rechtfertigung, die nicht zu erkennen ist und für die eine nicht näher begründete „Stärkung des Wettbewerbs“ ebenfalls nicht herangezogen werden kann.

Dies gilt umso mehr, wenn offenbar noch nicht einmal eine substantielle Senkung der Verbraucherpreise für Reparaturkosten als Begründung dient. Die Stärkung des Wettbewerbs ist für sich genommen kein Selbstzweck, sondern dient letztendlich stets

- i) der Erhöhung des Angebots für den Verbraucher an verfügbaren Produkten (Produktvielfalt),

- ii) der Entwicklung neuer Produkte (Produktinnovation) und/oder
- iii) der Senkung der Produktpreise durch höhere Konkurrenz (Produktpreise).

In der vorliegenden Konstellation spielen bereits nach dem Gesetzesentwurf selbst die Gesichtspunkte des Produktangebots und der Produktinnovation keine Rolle, da es um einen sklavischen Nachbau von Produkten, d.h. um die bloße Reproduktion ein und desselben Produkts geht. Die eigentliche und einzige Innovationsleistung liegt hier beim OEM-Hersteller bei der Entwicklung des jeweiligen Teils im Rahmen der Fahrzeugentwicklung. Diese Innovation wird durch die intendierte „Stärkung des Wettbewerbs“ wie ausgeführt nicht erhöht, sondern im Gegenteil geschwächt.

Als legitimes Ziel einer „Stärkung des Wettbewerbs“ verbleibt damit einzig und allein eine Senkung der Ersatzteil- und damit der Verbraucherpreise. Bereits dieses Ziel ist für sich genommen fragwürdig, da die Amortisationsmöglichkeit durch höhere Preise ja wie ausgeführt gerade durch alle gewerblichen Schutzrechte ausdrücklich bezweckt wird. Auch ist überaus umstritten, ob die Einführung einer Reparaturklausel tatsächlich zu einer solchen Preissenkung oder nicht eher doch zu einer bloßen Margenverschiebung führt. Wenn nun aber nach dem Gesetzesentwurf eine solche Senkung der Verbraucherpreise gar nicht im Vordergrund steht und evtl. auch nicht in substantiellem Umfang erwartet wird, dann fehlt es der bezweckten „Stärkung des Wettbewerbs“ an jedem legitimen Grund: Selbst für die Befürworter der Einführung einer Reparaturklausel war stets das vorrangige Argument, dass durch eine solche Einführung eine Senkung der Verbraucherpreise erzielt werden soll.

Wenn nun nach dem Gesetzesentwurf offenbar gegen vermeintlich zu hohe Verbraucherpreise vorgegangen werden soll, so fehlt es aus unserer Sicht an der Rechtfertigung für die Einführung einer Ausnahmeregelung, noch dazu mit den oben benannten drastischen Auswirkungen und Nachteilen.

c) Keine Verringerung der Verbraucherpreise durch Reparaturklausel

Die Harmonisierung der gewerblichen Schutzrechte im EU-Binnenmarkt hat in einzelnen Verordnungen eine einheitliche Rechtslage geschaffen, in einzelnen Richtlinien eine Annäherung der nationalen Rechtsordnungen bewirkt. Das Ziel der Vollharmonisierung – auch des Verbraucherrechts – wird jedoch von den Mitgliedstaaten abgelehnt. Die Vereinheitlichung des Teileschutzes in der EU muss ernsthafterweise auch die Alternative eines Designschutzes in der gesamten EU berücksichtigen. Allein von der Mehrzahl der Länder in der EU, die über einen Schutz verfügen, den ersatzlosen Wegfall des Schutzrechtes zu verlangen, ist politisch und wirtschaftlich kein gangbarer Weg.

Dass ein Wegfall des Designschutzes notwendigerweise zu sinkenden Teilepreisen führen könnte, ist empirisch nicht belegt. Vielmehr zeigen Untersuchungen der Deutschen Automobiltreuhand (DAT), dass Teilepreise in Ländern ohne Schutz wie z. B. das Vereinigte Königreich über höhere Preise als in Deutschland verfügen. Statistische Belege für ein signifikant niedrigeres Preisniveau in Ländern mit Reparaturklausel im Vergleich zu Deutschland fehlen. Vielmehr gibt es eine Reihe von Beispielen für deutlich höhere Ersatzteilpreise in Ländern mit Reparaturklausel. Der Preisvorteil für den Verbraucher ist danach nicht ersichtlich. Eine Erklärung beruht auf der Beobachtung, dass der freie Teilehandel keineswegs ggf.

günstigere Einkaufspreise auch an die Endverbraucher weitergibt. Sofern Preisunterschiede beobachtet werden, handelt sich häufig um Billigteile minderer Qualität, die dann bei der Reparatur aufwändiger Nachbearbeitung bedürfen, wie etwa eine Allianz-Untersuchung über die Kosten von Unfallreparaturen gezeigt hat, die bei einer Anhörung des Europäischen Parlaments in 2005 präsentiert wurde. Die Allianz plädierte gegen die Verwendung von Nachbauteilen im Karosseriebereich, da hier i. d. R. wegen fehlender Passgenauigkeit eine kostenintensive Nachbearbeitung erforderlich sei.

Unberechtigt ist daher die Annahme, mit der Abschaffung des Designschutzes ließen sich Reparatur- und Teilekosten senken. Gerade in der EU ist immer wieder festzustellen, dass die Kosten für Teile, die Reparatur, aber auch die Versicherungsprämien keinesfalls dort niedriger sind, wo kein Designschutz für Teile besteht. Deutschland liegt preislich am unteren Ende in der EU, wie ein aktueller Preisvergleich der DAT 2017 bei über 45.000 ET-Positionen erneut ergeben hat (s. Anlage). Der DAT-Vergleich konnte nachweisen, dass zwischen Designschutz und Preisniveau für Ersatzteile kein unmittelbarer Zusammenhang besteht. Diese aktuelle Untersuchung des Marktforschungsunternehmens DAT hat die unverbindlichen Preisempfehlungen der Hersteller für mehrere Tausend Teile zusammengefasst und damit etwa 90 Prozent des Marktes abgedeckt. Schließlich ist bei Kfz-Teilen auch keine stärkere Preissteigerung als bei anderen Verbraucherprodukten festzustellen. Nach dem statistischen Bundesamt weist die Position „Ersatzteile, Zubehör und Pflegen“ bei Kfz seit 2008 eine nahezu gleichlaufende Entwicklung zur allgemeinen Teuerungsrate auf.

d) Keine Veränderung der Marktverhältnisse im Ersatzteilgeschäft durch IP-Rechte

Gewerbliche Schutzrechte sind integraler Bestandteil des Wettbewerbs in freiheitlich organisierten Märkten. Neben dem Preis- und Dienstleistungswettbewerb der Automobilwirtschaft stützen sie den Innovationswettbewerb. Die mit den Schutzrechten verbundene Ausschließlichkeitswirkung hat im Kfz-Ersatzteilgeschäft jedoch zu keinen spürbaren Veränderungen der Wettbewerbsverhältnisse geführt. Allerdings begründen Schutzrechte wie das Design gerade eine für diese Verbraucherprodukte wichtige Designvielfalt. Würde der Schutz von Teilen komplexer Erzeugnisse beseitigt, würde der Anreiz für Designs abnehmen und aufgrund der hohen Kosten der Designentwicklung eine Verringerung des Industriedesigns eintreten.

Der Teileschutz (Design- und auch Patentschutz) wird in Deutschland, der EU und auch weltweit von Fahrzeugherstellern und führenden Teileherstellern seit mehreren Jahrzehnten erfolgreich für ihre Innovationen genutzt. Erfolgreiches Automobildesign erstreckt sich bis in die Details von Felgen, Außenspiegeln, Leuchten, Scheinwerfern, Blechen, Türen und Stoßfängern. Ein in Deutschland 1995 geführter Rechtsstreit um den Designschutz einer Rückleuchte vor dem OLG Düsseldorf wurde von einem deutschen Zulieferer gegen einen italienischen Piraten gewonnen. Fahrzeughersteller und Zulieferer sind an einem uneingeschränkten Designschutz der Teile interessiert. Dies gilt auch für den Patentschutz. So enthalten viele Außenteile patentierte Technologien (z. B. der Verstellmechanismus im Außenspiegel oder Sensoren im Stoßfänger), die diese ebenso wie der Designschutz vor Piraterie schützen.

Die aktive Nutzung des Innovationsschutzes durch Design und Patente durch die Automobilindustrie ist der legitime und ökonomisch sinnvolle Einsatz des gewerblichen Rechtsschutzes, der in der EU bislang nicht zu Beschränkungen des Ersatzteilgeschäftes etwa des freien Teilehandels, der auch in den letzten Jahren in der EU seine Marktanteile aufrecht erhalten konnte, geführt hat. Allerdings verhindert der Einsatz gewerblicher Schutzrechte die vorzeitige Ausnutzung durch Produktpiraten, für die der EU-Kfz-Teilemarkt ein großes Potenzial bietet.

Eine von der Boston Consulting Group („The European PC Automotive Aftermarket Landscape“, Juli 2011) durchgeführte Studie zum automobilen Aftermarkt hat ergeben, dass es sich dabei um komplexe und heterogene Marktverhältnisse, die von einem starken, ausgeglichenen und sich intensivierenden Wettbewerb geprägt sind, handelt. Danach wählen auch die Automobilkunden nach Maßgabe spezifischer Bedürfnisse und Präferenzen die unterschiedlichen Dienstleister aus. Jene Kunden, die mehr Wert auf finanziellen Gegenwert und Schnelligkeit setzen und eher ältere Fahrzeuge besitzen, ziehen markenungebundene Werkstätten vor, wohingegen jene Kunden, die vorrangig auf Qualität und Transparenz setzen und eher jüngere Fahrzeuge besitzen, Markenwerkstätten bevorzugen.

Weiterhin geht die Studie davon aus, dass die durchschnittlichen Reparaturkosten aufgrund der steigenden Komplexität ansteigen werden, hingegen die jährlichen Reparatur- und Wartungsaufwendungen für die Kunden sinken und absehbar weiter abnehmen werden, da die Qualität der Teile zunimmt und längere Service-Intervalle angeboten werden.

e) Designschutz für Neufahrzeuge allein nicht ausreichend

Die Designleistungen an den Teilen erfolgen – wie das Patent (s. o.) – ungeachtet der Frage der Verwendung beim Neufahrzeug oder beim Ersatzteilhandel. Das Design der Teile beeinflusst das Design der Gesamtkarosserie, weist aber ebenso sehr eigenständige Elemente auf, wie gerade die Scheinwerfer der aktuellen Generation oder aber die Stoßfänger belegen. So müssen auch die gesetzlichen Anforderungen an den Designschutz für jedes einzelne Teil, für das Designschutz in Anspruch genommen wird, erfüllt werden.

Trotz der gesamtheitlichen Bedeutung von Schutzrechten wird in der politischen Diskussion teilweise zwischen dem Markt für das neue Produkt (Primärmarkt) und dem Ersatzteilmarkt (Sekundärmarkt) unterschieden. Die Aufteilung in einen Primär- und einen Sekundärmarkt verkennt aber die Einheitlichkeit des Automobilgeschäftes, dessen ökonomische Gesamtrechnung für die Automobilindustrie (Fahrzeughersteller und Zulieferer) den Neuwagen und das Teilegeschäft umfasst. Wer eine solche schlichte Aufteilung wettbewerbspolitisch vornehmen will, setzt sich in Widerspruch zu der einschlägigen EuGH-Rechtsprechung (s. Prof. Straus, a. a. O., S. 969f.) So hat der EuGH mehrfach entschieden, dass die Geltung von Schutzrechten in Anschlussmärkten ausnahmsweise nur dann begrenzt ist, wenn dritte Anbieter neue Erzeugnisse vermarkten wollen und für diese Erzeugnisse auch eine entsprechende Nachfrage zu erwarten ist. Bei den Anbietern von nachgebauten Kfz-Ersatzteilen ist dies mangels innovativer Leistung gerade nicht der Fall. Auf Basis der EuGH-Rechtsprechung gilt danach auch für Fahrzeugteile wettbewerbsrechtlich eine uneingeschränkte Geltung von gewerblichen Schutzrechten in Anschlussmärkten.

Schließlich ist zu berücksichtigen, dass die Fahrzeughersteller und die eingebundenen Zulieferer verpflichtet sind, das gesamte Ersatzteilprogramm über die Lebensdauer eines Fahrzeuges bereit zu halten. Diese Verpflichtung geht der freie Teilehandel nicht ein. Gleiches gilt für den Produkthaftungsfall, in dem Fahrzeughersteller und Zulieferer ggfs. auch Teile neu herstellen müssen. Es ist daher zwingend, das Ersatzteilgeschäft ökonomisch als eine Einheit mit dem Neuwagengeschäft zu betrachten.

f) Marken- und Produktpiraterie ein ernstes Problem für die Automobilindustrie

Gewerbliche Schutzrechte dienen u. a. der Abwehr von Produkt- und Markenpiraterie. Wird ein Patent oder Designrecht an einem Ersatzteil verletzt, liegt ein Verstoß gegen das Schutzrecht vor. Die Ausnutzung eines solchen Rechtsverstoßes wird als Produktpiraterie bezeichnet. Gerade im Teilebereich ist vielfach auf asiatischen Märkten zu beobachten, wie Marken, Verpackungen und die Produkte selbst in großer Zahl gefälscht werden. Auch die EU-Kommission hatte in ihrem Grünbuch zur Produktpiraterie von 1998 (KOM 98, 569) die Marken- und Produktpiraterie im Bereich der Teile für Kraftfahrzeuge als ein wirtschaftlich außerordentlich ernstes Problem dargestellt. Dass gerade Plagiate für Verbraucher teuer werden können, wurde aktuell im Sonderheft „Mehrwert bei Automobilteilen“ des Kfz-Betriebs (Ausgabe September 2013, S.6) belegt. Die gefälschten Teile (u.a. Scheinwerfer) werden nunmehr zu Niedrigstpreisen im Internet angeboten. Die Antwort auf die Bekämpfung von Piraterie kann daher gerade nicht in der Abschaffung von Schutzrechten in der EU bestehen.

Die Automobilhersteller und Zulieferer investieren jährlich Milliarden in die Forschung und Entwicklung von Fahrzeugsicherheitstechnologie. Dieses Know-How, das einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil auf den Weltmärkten ausmacht, muss geschützt werden und darf nicht zum kostenlosen Kopieren freigegeben werden. Die Abschaffung von Schutzrechten bei Ersatzteilen käme einer Legalisierung der Produktpiraterie gleich und würde einen Parameter (Designschutz) für deutsche Standorte zur Disposition stellen.

Es ist derzeit nicht absehbar, wie einerseits die mit der Reparaturklausel intendierten Ziele einer Stärkung eines (seriösen) Wettbewerbs erreicht werden können, ohne zugleich die Möglichkeiten zur Bekämpfung der allseits als schädlich erkannten Produktpiraterie empfindlich einzuschränken. Denn wie bereits ausgeführt, ist das Design vielfach die einzige Möglichkeit, gegen Produktfälschungen bereits in einer frühen Vertriebsstufe und an Knotenpunkt vorzugehen, bevor diese – oft erst im Zielland – mit Marken versehen und als vorgebliches Originalprodukt verkauft werden. Bei der Einführung einer Reparaturklausel ist davon auszugehen, dass Fälscher ihre noch generischen Produktfälschungen als angebliche „Ersatzteile“ deklarieren und so einer Verfolgung entgehen werden.

Denkbar und erforderlich wäre es deshalb, bei Einführung einer Reparaturklausel denjenigen, der sich hierauf beruft, gewissen Nachweispflichten zu unterstellen. So könnte z.B. von Importeuren gefordert werden, dass diese nachweisen, auf welche Weise sie die fraglichen Produkte als legitimes Ersatzteil im Inland vertreiben möchten, z.B. durch Vorlage entsprechender Bestätigungen durch inländische Handelsunternehmen sowie flankierende Nachweise (Produktkataloge, etc.). Zweifel müssten im Interesse der Bekämpfung der Produktpiraterie zu Lasten des Verwenders gehen.

g) Qualitäts- und Sicherheitsprobleme von Piraterieteilen

Auch wenn der Designschutz nicht unmittelbar Sicherheitsfragen zum Gegenstand hat, müssen bei einer umfassenden Bewertung der Risiken der Aufgabe von Schutzrechten auch Nebeneffekte berücksichtigt werden. So kann es beim Nachbau lediglich zu einer Kopie der Form kommen, aber nicht in jedem Fall zu einer Reproduktion weiterer Qualitätsmerkmale.

So spielen gerade die Außenhautteile eines Kraftfahrzeuges eine wichtige und teilweise sogar unverzichtbare Rolle für die Verbrauchseffizienz und die passive und aktive Sicherheit. Der Kunde erhält Ersatzteile, die farb- und formidentisch zu OEM Teilen sind, aber aufgrund anderer Materialien und Herstellungsverfahren u. U. von geringerer Qualität. Dies kann zu Gefahren für Leib und Leben des Verbrauchers führen, beispielsweise durch anders hergestellte Felgen, welche den Kräften bei schnellen Fahrten nicht standhalten können, was zu einem Radschaden während der Fahrt führen kann.

Insbesondere bei vom Designschutz erfassten Ersatzteilen ist die Wechselwirkung der Teile im Gesamtgefüge des Fahrzeugs zu beachten. Während die sichtbaren Originalteile insgesamt in Größe und Gewicht optimal aufeinander abgestimmt sind um eine bestmögliche Wirkung im Falle eines Crashes zu erzielen, können diese Eigenschaften durch andere Ersatzteile von Drittanbietern nicht oder nicht im gewünschten Maße erzielt werden. Dies kann die Sicherheit der Fahrzeuginsassen sowie der Fußgänger gefährden. Das Gewicht der Bleche ist entscheidend für den Verbrauch. Die metallurgische Zusammensetzung ist Voraussetzung für die richtige Wiederverwendung im Recycling-Verfahren. Die Crash-Eigenschaften der Bleche sind von großer Bedeutung für die Einhaltung der Vorgaben der EU-Fußgängerschutz-Richtlinie. Die Funktion von Airbags, deren Reaktionszeit Bruchteile von Sekunden ausmachen, ist auf das Crashverhalten der Originalbleche programmiert. Das Gesamtcrashverhalten eines Automobils hängt auch von geheimen Werkstoffkombinationen und Fertigungs-Know-how ab, das nicht patentiert und damit nicht offenbart werden muss.

Neben dem Design zeichnen sich alle sichtbaren Ersatzteile vor allem dadurch aus, dass sie eine entscheidende Funktion bei der Fahrzeugsicherheit tragen. Tests mit kopierten Ersatzteilen haben schon vor Jahren gezeigt, dass diese Teile qualitativ oft erheblich schlechter sind als Originalteile und dann ihre Funktion, z. B. beim Auslösen von Airbags oder im Fußgängerschutz, nicht erfüllen können. Auch Beleuchtungskomponenten wie Scheinwerfer müssen hinsichtlich der Straßenausleuchtung und Reichweite die spezifischen Leistungen erbringen können (s. Sonderheft „Mehrwert bei Automobilteilen“, S. 14). Eine solche Gefährdung von Verkehrsteilnehmern muss ausgeschlossen werden. Dass die vorgenannten Fragen noch nicht technisch bei Unfällen untersucht wurden, liegt vor allem an der Ausrichtung der Unfallforschung auf andere Unfallursachen.

Wichtig ist auch die Existenz des Produkthaftungs- und Produktsicherheitsrechts, das aber allein keine ausreichende Grundlage für die Gewähr der Sicherheit und die Haftung der Produktpiraten im In- und Ausland darstellen kann. Der allgemeinen Erfahrung mit Produkthaftungsfällen in der Automobilindustrie entspricht jedoch, dass zunächst die jeweilige Marke von den Verbrauchern in Anspruch genommen wird. Die Fahrzeughersteller müssen für die Fehler ihrer Fahrzeuge und der verbauten Teile haften, deren Herkunft nach Reparaturen (wie z. B. bei Blechen kaum möglich) nicht immer nachgewiesen werden können. In Produkthaftungs-

fällen bei sicherheitsrelevanten Teilen der Fahrzeugkarosserie wird zuerst die Marke Schaden nehmen; dass der Hersteller auch Rückgriff beim Produktpiraten nehmen kann, wird in der Regel allein mangels Kenntnis nur eine theoretische Möglichkeit darstellen.

Berücksichtigung verdient ferner der Umstand, dass der Verbau gefälschter Teile die Marke des Fahrzeugherstellers erheblich zu beeinträchtigen droht. Die Marke stellt aber in der Regel das wertvollste Vermögen des Unternehmens dar. So wird etwa der Verbau einer minderwertigen gefälschten Motorhaube, die beispielsweise frühzeitig Rostspuren aufweisen kann, den Ruf der Marke des Fahrzeugherstellers beeinträchtigen. Dritte Verbraucher, die mit derartigen Fahrzeugen in Kontakt kommen, werden unterstellen, dass die Qualität des Originalteils des Fahrzeugherstellers gering und minderwertig ist. Eine Trennung von Markenruf und Qualität von designgeschützten Teilen lässt sich praktisch nicht vornehmen.

h) Gefährdung der Beschäftigung durch Wegfall des Designschutzes

Mit der Aufhebung des Designschutzes werden in der EU eine große Zahl von Arbeitsplätzen bedroht (bis zu 50.000 / Quelle: ACEA). Die geringe Zahl von Arbeitsplätzen in der Herstellung und im Vertrieb von kopierten Karosserieteilen steht in keinem Verhältnis zu den Arbeitsplätzen der Industrie in der EU, die von einer entsprechenden Fertigung in Fernost ersetzt würden. Da gerade unter den sich verschärfenden Wettbewerbsbedingungen und der aktuellen Planung von weiteren Auslandsinvestitionen für Entwicklungs- und Produktionsstätten auch die inländische Wertschöpfung immer wieder neu bewertet wird, ist besonderer Wert auf den Technologiestandort EU und Deutschland zu legen.

Die hohen Investitionen müssen über die Stückzahl aller produzierten Teile, auch der Ersatzteile, wieder amortisiert werden. Diese Kostenrechnung ist Teil des Geschäftsmodells von Fahrzeugherstellern und Zulieferern. So kommt es auf den Verkauf und die Finanzierung von Autos, aber auch in nicht unerheblichem Maße auf das Ersatzteilgeschäft an. Gleichmaßen sind die Zulieferer neben der Erstausrüstung auf das Ersatzteilgeschäft angewiesen. Eine Aufhebung des Designschutzes würde dieses Geschäftsmodell empfindlich gefährden.

Gewerbliche Schutzrechte haben den legitimen wirtschaftlichen Effekt, dass sie innovative Arbeitsplätze schützen. Eine Abschaffung von Schutzrechten muss zu einem Verlust gerade hochwertiger Arbeitsplätze führen. Deutschland wie auch die EU können kein Interesse daran haben, dass stattdessen Arbeitsplätze im Bereich der Nachbauindustrie geschaffen werden, von der keine entsprechende Innovation für die Fahrzeugindustrie ausgeht.

Anlage (DAT-Untersuchung 2017)



Durchschnittspreise von Ersatzteilen: Ländervergleich (D = 100 %)

DAT Freistand November 2017

a) nicht geschützt (Mechanikteile)

	Deutschland	Schweden	Italien	Frankreich	Spanien	Russland	Österreich	Ungarn	Rumänien	Polen	Griechenland	Tschechien	Türkei	Slowakei	Bulgarien	Niederlande	Min	Max	Anzahl ET	
Anlasser Ausbausatzteil	100%	107%	102%	102%	102%	117%	107%	123%	115%	103%	111%	102%	102%	113%	121%	102%	99%	129%	62	
Anlasser Newteil	100%	107%	100%	102%	107%	70%	105%	115%	113%	100%	100%	104%	87%	110%	116%	100%	99%	78%	127%	387
Ausrückender	100%	105%	100%	110%	111%	64%	111%	112%	107%	100%	100%	103%	79%	110%	101%	103%	79%	175%	110	
Belüftungsbaukit	100%	104%	111%	123%	112%	105%	111%	111%	121%	107%	116%	111%	99%	113%	113%	110%	99%	184%	231	
Bremssattel h.l.	100%	101%	111%	100%	114%	98%	104%	114%	110%	103%	89%	109%	66%	108%	108%	100%	66%	111%	375	
Bremssattel h.r.	100%	102%	111%	109%	114%	98%	104%	117%	115%	103%	87%	110%	87%	100%	107%	100%	67%	117%	383	
Bremssattel v.l.	100%	107%	100%	106%	109%	103%	104%	113%	109%	104%	104%	107%	68%	109%	111%	104%	68%	127%	461	
Bremssattel v.r.	100%	105%	106%	106%	107%	104%	107%	111%	110%	109%	85%	107%	72%	109%	113%	106%	72%	125%	468	
Bremsschleife h.l.	100%	116%	111%	109%	106%	60%	83%	53%	111%	112%	33%	111%	28%	68%	66%	62%	28%	121%	238	
Bremsschleife h.r.	100%	117%	107%	107%	106%	77%	91%	75%	105%	110%	60%	109%	50%	92%	93%	64%	50%	117%	278	
Bremsschleife v.l.	100%	117%	107%	107%	106%	77%	91%	75%	105%	110%	60%	109%	50%	92%	93%	64%	50%	117%	278	
Bremsschleife v.r.	100%	107%	107%	107%	111%	77%	91%	75%	104%	112%	60%	107%	50%	92%	94%	65%	50%	113%	325	
Bremsschleiben h. beide	100%	105%	89%	99%	81%	106%	95%	81%	81%	72%	93%	100%	60%	97%	94%	91%	65%	133%	27	
Bremsschleiben v. beide	100%	104%	96%	102%	88%	106%	89%	83%	73%	73%	92%	101%	70%	97%	89%	82%	70%	134%	44	
Bremstrommel h.l.	100%	103%	101%	114%	103%	95%	115%	106%	105%	98%	109%	103%	71%	110%	107%	110%	71%	148%	73	
Bremstrommel h.r.	100%	103%	101%	114%	103%	95%	115%	106%	105%	98%	109%	103%	71%	110%	107%	110%	71%	148%	73	
Bremstrommel v.l.	100%	110%	114%	111%	113%	121%	108%	117%	113%	107%	109%	113%	104%	110%	122%	110%	100%	147%	181	
Bremstrommel v.r.	100%	99%	94%	97%	99%	78%	107%	113%	110%	84%	101%	104%	70%	110%	111%	104%	70%	121%	218	
Endschalldämpfer l.	100%	107%	98%	97%	100%	105%	99%	110%	98%	98%	77%	103%	78%	107%	113%	103%	72%	127%	3083	
Endschalldämpfer r.	100%	102%	97%	90%	90%	111%	91%	115%	103%	104%	72%	107%	97%	113%	114%	105%	72%	126%	818	
Fahrerhülse	100%	102%	115%	122%	114%	111%	110%	115%	125%	111%	116%	109%	113%	114%	122%	110%	100%	125%	457	
Feder h.l.	100%	103%	110%	112%	114%	88%	109%	121%	110%	108%	115%	109%	111%	110%	107%	108%	108%	129%	785	
Feder h.r.	100%	102%	115%	122%	114%	88%	109%	121%	110%	108%	115%	109%	111%	110%	107%	108%	108%	129%	785	
Federhülse v.l.	100%	116%	94%	103%	102%	120%	105%	117%	127%	116%	103%	112%	106%	110%	130%	130%	94%	156%	138	
Federhülse v.r.	100%	117%	95%	98%	103%	122%	105%	118%	135%	117%	101%	113%	101%	106%	144%	123%	95%	153%	137	
Generator Ausbausatzteil	100%	104%	107%	106%	110%	125%	107%	119%	113%	107%	103%	106%	100%	117%	123%	102%	100%	118%	770	
Generator Newteil	100%	108%	98%	105%	108%	83%	104%	107%	109%	97%	81%	104%	74%	112%	107%	101%	74%	117%	687	
Katalysator Ausbausatzteil	100%	106%	115%	116%	116%	116%	106%	119%	115%	114%	103%	101%	115%	114%	103%	100%	100%	150%	778	
Katalysator Newteil	100%	107%	91%	94%	113%	140%	108%	109%	112%	102%	102%	101%	110%	110%	103%	108%	103%	140%	1492	
Kellner	100%	107%	108%	109%	109%	84%	108%	109%	98%	92%	93%	83%	68%	103%	102%	107%	68%	132%	652	
Kompressor Klimaanlage Ausbausatzteil	100%	119%	109%	103%	113%	145%	109%	119%	108%	104%	104%	118%	99%	116%	120%	107%	99%	149%	96	
Kompressor Klimaanlage Newteil	100%	114%	103%	102%	102%	96%	105%	112%	105%	105%	114%	106%	97%	108%	110%	101%	96%	110%	538	
Kondensator Klimaanlage	100%	112%	114%	109%	109%	95%	110%	117%	114%	105%	112%	112%	98%	116%	111%	109%	95%	125%	164	
Kraftstoff-Filter	100%	107%	110%	106%	117%	89%	109%	111%	100%	98%	91%	102%	72%	106%	111%	111%	72%	127%	267	
Kühler Ausbausatzteil	100%	103%	108%	107%	99%	44%	108%	93%	104%	91%	80%	87%	86%	97%	106%	111%	44%	133%	20	
Kühler Newteil	100%	104%	107%	113%	107%	100%	106%	109%	101%	97%	101%	106%	77%	106%	111%	106%	77%	134%	874	
Kuppl.-Druckplatte Ausbausatzteil	100%	104%	102%	102%	111%	118%	104%	117%	103%	94%	77%	93%	55%	101%	108%	101%	55%	124%	179	
Kuppl.-Druckplatte Newteil	100%	106%	106%	109%	108%	80%	105%	104%	103%	94%	84%	95%	58%	97%	99%	103%	58%	118%	262	
Kuppl.-Mitnehmerhülse Ausbausatzteil	100%	105%	102%	102%	110%	114%	104%	113%	106%	95%	79%	94%	70%	101%	104%	101%	70%	115%	230	
Kuppl.-Mitnehmerhülse Newteil	100%	104%	106%	105%	109%	76%	104%	101%	105%	94%	94%	89%	91%	99%	103%	100%	71%	124%	388	
Kupplung Spl. Ausbausatzteil	100%	103%	97%	103%	102%	95%	108%	101%	97%	92%	93%	101%	84%	106%	108%	101%	84%	128%	206	
Kupplung Spl. Newteil	100%	105%	95%	100%	102%	88%	104%	107%	103%	95%	85%	92%	94%	102%	100%	98%	85%	125%	239	
Lamelle-Sonde h.r.	100%	106%	107%	109%	118%	99%	108%	109%	114%	105%	115%	106%	110%	109%	114%	106%	99%	116%	214	
Lamelle-Sonde v.l.	100%	107%	104%	108%	114%	100%	109%	117%	110%	103%	117%	104%	99%	109%	114%	108%	99%	123%	471	
Lenkung Ausbausatzteil	100%	105%	109%	115%	109%	129%	111%	119%	108%	111%	109%	111%	107%	100%	113%	110%	100%	131%	450	
Lenkung Newteil	100%	108%	110%	108%	107%	103%	107%	112%	107%	115%	101%	108%	119%	115%	120%	112%	100%	130%	434	
Perfektflügel Ausbausatzteil	100%	107%	114%	121%	109%	102%	115%	115%	120%	107%	120%	108%	112%	115%	112%	103%	105%	137%	177	
Perfektflügel Newteil	100%	104%	89%	93%	97%	117%	96%	106%	107%	102%	110%	104%	99%	116%	107%	108%	89%	124%	218	
Querlenker v.l.	100%	107%	109%	110%	106%	101%	109%	113%	113%	104%	95%	109%	83%	105%	114%	104%	83%	129%	277	
Querlenker v.r.	100%	107%	109%	111%	104%	104%	104%	113%	114%	104%	91%	109%	83%	104%	113%	109%	82%	125%	278	
Satz Bremsbacken (Thrommelbremse)	100%	107%	114%	114%	107%	88%	116%	96%	101%	94%	91%	83%	99%	93%	102%	111%	88%	145%	41	
Satz Schwabenarmhülse h.	100%	108%	107%	109%	108%	79%	108%	109%	103%	97%	87%	106%	105%	103%	108%	105%	79%	130%	344	
Satz Schwabenarmhülse v.	100%	107%	109%	107%	108%	79%	106%	111%	103%	99%	92%	105%	75%	104%	105%	104%	75%	133%	428	
Stoßdämpfer h.l.	100%	106%	101%	106%	104%	97%	105%	114%	103%	106%	84%	104%	85%	107%	113%	102%	83%	130%	1302	
Stoßdämpfer h.r.	100%	111%	101%	107%	104%	97%	106%	113%	102%	106%	86%	103%	84%	107%	113%	102%	84%	131%	1288	
Stoßdämpfer v.l.	100%	107%	102%	105%	102%	99%	104%	111%	107%	104%	89%	101%	90%	106%	115%	104%	89%	127%	1060	
Stoßdämpfer v.r.	100%	108%	105%	104%	103%	97%	105%	112%	111%	107%	87%	102%	87%	106%	114%	104%	88%	136%	1064	
Stoßfederverwindung h.	100%	107%	104%	111%	109%	112%	107%	113%	105%	107%	108%	106%	95%	110%	111%	113%	95%	133%	1638	
Stoßfederverwindung v.	100%	108%	104%	113%	108%	110%	107%	111%	104%	108%	108%	106%	96%	109%	113%	111%	96%	139%	2031	
Wasserpumpe Ausbausatzteil	100%	105%	118%	114%	117%	134%	117%	128%	111%	111%	117%	112%	114%	118%	130%	111%	100%	140%	156	
Wasserpumpe Newteil	100%	111%	105%	111%	111%	99%	109%	110%	100%	97%	85%	87%	95%	102%	110%	118%	95%	111%	221	
Zylinderkopfdichtung f./v.	100%	102%	100%	107%	105%	97%	106%	111%	98%	97%	110%	106%	72%	118%	120%	105%	72%	112%	499	
Zylinderkopfdichtung r./h.	100%	105%	100%	109%	108%	102%	115%	110%	95%	100%	110%	106%	76%	118%	111%	106%	76%	121%	123	
Mittelwert Mechanikteile		124%	107%	106%	106%	97%	104%	107%	106%	100%	95%	103%	83%	105%	109%	102%			31.780	

b) geschützt (Designteile)

	Deutschland	Schweden	Italien	Frankreich	Spanien	Russland	Österreich	Ungarn	Rumänien	Polen	Griechenland	Tschechien	Türkei	Slowakei	Bulgarien	Niederlande	Min	Max	Anzahl ET
Aussen Spiegel l.	100%	107%	109%	99%	118%	97%	102%	101%	98%	95%	85%	103%	104%	100%	104%	104%	66%	120%	674
Aussen Spiegel r.	100%	107%	109%	99%	114%	96%	101%	99%	95%	94%	82%	101%	99%	109%	109%	104%	65%	132%	689
Frontschleife	100%	102%	108%	109%	117%	104%	89%	103%	106%	106%	94%	91%	81%	103%	106%	114%	81%	121%	1345
Gehäuse Aussen Spiegel l.	100%	109%	107%	112%	117%	110%	107%	120%	128%	113%	102%	108%	88%	120%	110%	114%	88%	129%	497
Gehäuse Aussen Spiegel r.	100%	118%	105%	116%	117%	109%	107%	121%	128%	113%	103%	108%	89%	121%	114%	114%	89%	142%	482
Hedcklasse / Heckdeckel	100%	118%	102%	103%	105%	98%	104%	114%	110%	109%	90%	112%	89%	109%	105%	104%	89%	118%	536
Hedcklasse	100%	107%	109%	110%	111%	93%	110%	108%	104%	100%	91%	103%	81%	102%	104%	106%	81%	127%	930
Koffelgel v.l.	100%	111%	100%																

Herausgeber Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)
Behrenstrasse 35, 10117 Berlin
www.vda.de

Copyright Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Stand September 2018