

14. April 2008

**Stellungnahme  
des Verbraucherzentrale Bundesverbandes**

**zur Novellierung der europäischen Designschutzrichtlinie  
(98/71/EG)**

Verbraucherzentrale Bundesverband e.V. - vzbv  
Fachbereich Wirtschaft  
Markgrafenstr. 66  
10969 Berlin  
[wirtschaft@vzbv.de](mailto:wirtschaft@vzbv.de)  
[www.vzbv.de](http://www.vzbv.de)

## **Sichtbare Autoersatzteile müssen billiger werden**

Bei der aktuellen Novellierung der Designschutzrichtlinie geht es um die sogenannte Reparaturklausel für die Instandsetzung von komplexen Erzeugnissen. Die Regelung bezieht sich vor allem auf **Autos, die bei Unfällen beschädigt werden**. Unfallbedingte Beschädigungen betreffen häufig Karosserieteile, die von außen sichtbar sind und damit unter den Designschutz der Hersteller fallen. Die von der EU vorgeschlagene Reparaturklausel soll die für eine Reparatur benötigten sichtbaren Ersatzteile vom Designschutz ausnehmen und damit **Wettbewerb, Innovation und niedrigere Preise auf dem Ersatzteilmarkt** ermöglichen.

Betroffen sind sichtbare Autoersatzteile wie Stoßfänger, Kotflügel, Scheinwerfer und Windschutzscheiben. Wenn sich der Designschutz bei Reparaturen auch auf diese Teile erstreckt, wird der Wettbewerb auf dem Ersatzteilmarkt erheblich behindert. Die Folge ist, dass Verbraucher bei jeder Reparatur, bei der solche Ersatzteile eingebaut werden, gezwungen sind, Originalteile vom Autohersteller zu kaufen und damit das Design mehrfach zu bezahlen. Dieses Designmonopol für Ersatzteile ist nicht zu rechtfertigen, denn das Design wurde schon beim Kauf des Fahrzeugs bezahlt.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband setzt sich deshalb seit vielen Jahren für eine obligatorische Reparaturklausel ein, die klarstellt, dass Ersatzteile nicht unter den Designschutz fallen. Denn nur eine Reparaturklausel sichert Wahlfreiheit und niedrigere Preise für Verbraucher. Gegen die Reparaturklausel sprechen nur die Partikularinteressen der Automobilindustrie, die Wettbewerb auf dem von ihnen beherrschten Markt für sichtbare Ersatzteile fürchtet.

## **Nur Wettbewerb sorgt für niedrigere Ersatzteilpreise**

Designschutz auf dem Ersatzteilmarkt verhindert Wettbewerb. Die Erfahrungen zeigen, dass Ersatzteile von freien Herstellern regelmäßig erheblich preiswerter sind als Originale. So kommt der ADAC in einem Preisvergleich verschiedener Automarken auf erhebliche Einsparungen: Im Ergebnis ist davon auszugehen, dass Verbraucher im Durchschnitt etwa 30 Prozent bei Kotflügeln, etwa 25 Prozent bei Motorhauben und etwa 15 Prozent bei Frontscheiben einsparen könnten. Bei Kotflügeln sind in Einzelfällen sogar Einsparungen von über 60 Prozent möglich.<sup>1</sup> Die EU-Kommission schätzt die durchschnittlichen Mehrkosten für Ersatzteile in Staaten ohne Reparaturklausel insgesamt auf immerhin sechs bis zehn Prozent.<sup>2</sup>

Bei einem Marktvolumen von 2,6 Mrd. Euro in Deutschland würde die Reparaturklausel für die deutschen Verbraucher damit selbst bei konservativen Rechnungen zu jährlichen **Einsparungen** in Höhe von **160 Mio. bis 260 Mio. Euro** führen.

Vor dem Hintergrund zunehmender Kostenbelastungen der deutschen Autobesitzer sollte die Bundesregierung jede Möglichkeit zu deren Entlastung nutzen. Die Einführung einer obligatorischen Reparaturklausel wäre hier ein wichtiger Beitrag. Es ist insbesondere nicht nachvollziehbar, wenn sich die gegenwärtige Regierung gegen eine Reparaturklausel

---

<sup>1</sup> ADAC-Motorwelt 7/2007, S. 32; ECAR: Freier Wettbewerb und faire Preise für Kfz-Ersatzteile, S. 4.

<sup>2</sup> Richtlinienvorschlag vom 14.09.2004, KOM(2004) 582 endgültig, Seite 8.

ausspricht, nachdem zumindest aus den Reihen der früheren Opposition die gegenteilige Meinung zu hören war.

Offizielle Zahlen über die Kostenbelastung der Verbraucher und tragfähige Argumente gegen eine Reparaturklausel konnte die Bundesregierung bislang nicht vorlegen. Der Verbraucherzentrale Bundesverband fordert die Bundesregierung deshalb auf, ihre ablehnende Haltung gegenüber der Reparaturklausel zu überprüfen und zumindest eine **verbraucherpolitische Folgenabschätzung** vorzunehmen.

Im Hinblick auf die von den Gegnern der Reparaturklausel häufig vorgebrachten Argumente ist vor allem auf drei Missverständnisse im Zusammenhang mit dem Designschutz hinzuweisen:

### **1. Die Reparaturklausel ist nicht mit Produktpiraterie gleichzusetzen**

Die Reparaturklausel verletzt nicht das geistige Eigentum der Designer, denn das Design wird bereits beim Neuwagenkauf bezahlt. Die kreative Leistung des Designers und des Automobilherstellers wird damit in vollem Umfang honoriert. Es ist jedoch nicht nachvollziehbar, warum ausgerechnet Verbraucher, die einen Unfall hatten, den Designschutz erneut bezahlen sollen.

Designschutz ohne Reparaturklausel führt damit zu einer Mehrfachvergütung auf Kosten der Verbraucher. Die Wirkung dieser Regelung entspricht also einer staatlich verordneten Designprämie oder anders ausgedrückt: Eine Subvention der Automobilindustrie zulasten der Verbraucher.

### **2. Die Reparaturklausel gefährdet nicht die Produktsicherheit**

Die Reparaturklausel hat keinen Einfluss auf die Produktsicherheit. Unabhängig vom Designschutz müssen alle sicherheitsrelevanten Teile wie zum Beispiel Scheinwerfer ein strenges Typengenehmigungsverfahren durchlaufen. Nur Ersatzteile, die den Sicherheitsanforderungen entsprechen, dürfen in den Handel gelangen. Bei Verstößen drohen schwere Sanktionen. Hinzukommt, dass der Designschutz selbst keinerlei Anforderungen an die Sicherheit stellt und damit nicht zur Sicherheit der Ersatzteile beiträgt. Schließlich stammt ein Großteil der sichtbaren Ersatzteile, die im freien Handel verfügbar sind, von genau den Herstellern, die auch die Automobilindustrie beliefern. Bei Scheinwerfern, Leuchten und Autoglas stammen schätzungsweise 80 bis 90 Prozent der „Originalteile“ von denselben Herstellern, die auch den freien Teilemarkt bedienen.<sup>3</sup>

### **3. Arbeitsplätze**

Nicht die Reparaturklausel gefährdet Arbeitsplätze, sondern der Designschutz. Die Automobilhersteller sind längst global aufgestellt und haben die Produktion von Ersatzteilen zu einem großen Teil ins außereuropäische Ausland verlagert. Schätzungsweise 40 Prozent der in der EU verkauften Teile werden von den Automobilherstellern importiert. Die freien Teilehersteller sind demgegenüber meist kleinere und mittelständische Betriebe, die immer noch 90 Prozent ihres Absatzes innerhalb der EU fertigen.

---

<sup>3</sup> Eekhoff u.a.: „Eine Reparaturklausel erhöht die Effizienz am Markt für sichtbare Kfz-Ersatzteile, Köln, 29.11.2007, Seite 8.