



**Stellungnahme des VDIK  
zu dem  
Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des fairen Wettbewerbs  
(Reparaturklausel)**

Der Verband der internationalen Kraftfahrzeughersteller vertritt seit 1952 die Interessen der **internationalen Pkw- und Nutzfahrzeughersteller** in Deutschland. Mitglieder des VDIK sind die deutschen Vertriebsgesellschaften und Generalimporteure der internationalen Kraftfahrzeughersteller. Die VDIK-Mitgliedsunternehmen mit ihren 37 Marken haben hierzulande 2018 über 1,3 Millionen Pkw abgesetzt. Das ist ein Marktanteil von rund 39 Prozent. Außerdem verkauften die VDIK-Mitglieder über 110.000 und damit 28,5 Prozent der in Deutschland 2018 neu zugelassenen Nutzfahrzeuge. Schließlich sind die VDIK-Unternehmen auch ein bedeutender Wirtschaftsfaktor: Sie arbeiten mit rund 12.000 Händler- und Servicestützpunkten zusammen und sichern mehr als 100.000 Arbeitsplätze im Mittelstand.

Der Entwurf eines Gesetzes zur Stärkung des fairen Wettbewerbs weist im Wesentlichen zwei unterschiedliche Regelungsinhalte auf, nämlich zum einen die Eindämmung missbräuchlicher Abmahnungen durch Änderungen im Gesetz gegen den unlauteren Wettbewerb und im Unterlassungsklagengesetz und zum anderen Änderungen des Designschutzes durch Einführung einer sogenannten Reparaturklausel im Designgesetz.

Die vorgesehenen **Maßnahmen zum Schutz gegen missbräuchliche Abmahnungen werden vom VDIK ausdrücklich begrüßt**. Denn der Gesetzentwurf lässt erwarten, dass insbesondere die mittelständische Wirtschaft gerade bei den nie ganz zu vermeidenden geringfügigen formellen Wettbewerbsverstößen, die in aller Regel nicht geeignet sind, den Wettbewerb spürbar zu beeinträchtigen, seltener Opfer der sogenannten „Abmahnindustrie“ wird und sich darauf besinnen kann, auch im Interesse des Verbrauchers wettbewerbsfähige Produkte und Dienstleistungen kostengünstig anzubieten.

Die geplanten Regelungen zum Designschutz, speziell zur Einführung einer sogenannten **Reparaturklausel**, werden dagegen vom VDIK abgelehnt. Dieses Thema wird seit vielen Jahren sowohl auf nationaler Ebene als auch auf europäischer Ebene diskutiert. Aus guten Gründen haben sich sowohl der

Verband der Internationalen Kraftfahrzeughersteller e.V.

Kirdorfer Straße 21 • 61350 Bad Homburg v.d.H.

Telefon (0 61 72) 98 75 - 0 • Telefax (0 61 72) 98 75 - 20 • E-Mail [office@vdiik.de](mailto:office@vdiik.de) • Internet [www.vdiik.de](http://www.vdiik.de)  
Repräsentanz Berlin • Rheinbabenallee 43a • 14199 Berlin • Telefon (030) 51 65 46 09 • E-Mail [mair@vdiik.de](mailto:mair@vdiik.de)

europäische als auch der deutsche Gesetzgeber in der Vergangenheit stets dagegen ausgesprochen, die insbesondere von manchen Marktbeteiligten geforderte Reparaturklausel, also die Verweigerung des Designschutzes für sichtbare Karosserieteile, die zu Reparaturzwecken verwendet werden, vorzuschreiben.

Insbesondere die Vertreter des freien Teilehandels sowie der freien Werkstätten fordern die Einführung einer Reparaturklausel in Deutschland unter anderem mit dem Argument, ohne eine solche Möglichkeit des Nachbaus geschützter Karosserieteile für den Aftermarket könne es nicht zu einer wünschenswerten Liberalisierung im Zusammenhang mit Fahrzeugreparaturen kommen und sei die wirtschaftliche Tätigkeit dieser Wirtschaftszweige gefährdet. Dabei wird übersehen, dass die Innovationskraft von Schlüsselindustrien, so auch der weltweiten Automobilindustrie, zwingend den **Schutz geistigen Eigentums** und des speziellen Know-Hows erfordert.

Das Karosseriedesign ist einer der wichtigsten Faktoren, die das **Markenimage** moderner Kraftfahrzeuge prägen und letztlich die Kaufentscheidung nachhaltig beeinflussen. Hier werden vom Autohersteller enorme Mittel investiert, die sich letztlich nur dann als rentabel erweisen, wenn langfristig ein return on invest auch durch Verwendung von Originalteilen im Falle einer Reparatur sichergestellt ist.

Die Leistungsfähigkeit der weltweiten Industrien beruht nicht zuletzt auf einer Vielzahl gewerblicher Schutzrechte wie z.B. Patente, Gebrauchsmuster, Geschmacksmuster, Design- oder Markenrechte. Alle diese Rechte bewirken nicht nur den Schutz des jeweiligen Herstellers, sondern dienen mittelbar nicht zuletzt dem Verbraucherinteresse, weil alle diese Rechte unverzichtbare Voraussetzung für **industrielle Innovationen** und damit auch für wirtschaftlichen Fortschritt sind.

Die geplante Einschränkung des Designschutzes könnte als Vorbote für generelle Einschränkungen geistiger Eigentumsrechte interpretiert werden und noch mehr als bisher schon Nachahmer und **Produktpiraten** auf den Plan rufen.

Soweit von den Befürwortern einer Reparaturklausel die Hoffnung geäußert wird, Reparaturen würden für den Endverbraucher billiger, so wird diese Hoffnung enttäuscht werden. So ist zunächst festzuhalten, dass überhaupt nur rund 5 Prozent aller Fahrzeug-Komponenten von außen sichtbare Karosserieteile und damit schutzfähig sind. Und selbst von diesen 5 Prozent wird nur schätzungsweise maximal die Hälfte als schützenswertes Design angemeldet und auch dies meist nur für wenige Jahre. Schon dieser geringe Anteil zeigt, dass **übertriebene Erwartungen in eine nennenswerte Preisreduzierung** bei Reparaturen Illusion sind. Hinzu kommt, dass häufig Nachbauteile eine geringere Passgenauigkeit aufweisen, deshalb bei der Reparatur mehr Arbeitszeit aufgewendet werden muss und sich ein eventuell im Einzelfall gegebener Preisvorteil beim Teilepreis deshalb sehr schnell nivelliert.

Die **Crash-Sicherheit** sowie das Thema Fußgängerschutz erlangen bei Konstruktion moderner Kraftfahrzeuge immer mehr Bedeutung. EuroNCAP-Anforderungen sowie die fußgängerfreundliche Gestaltung der Karosserieteile im Bereich der Fahrzeugfront sind wesentliche Faktoren für das Fahrzeugdesign. Es liegt aber auf der Hand, dass die möglichst sichere Fahrzeuggestaltung in diesem Sinne nicht zuletzt auch von den verwendeten Materialien und den Passgenauigkeiten in hohem Maße beeinflusst werden. Die weltweiten enormen Anstrengungen der Automobilindustrie zur Verbesserung der Verkehrssicherheit durch konstruktive Maßnahmen werden geradezu konterkariert, wenn künftig solche Teile schrankenlos nachgebaut werden können, ohne dass die Verkehrssicherheit derartiger Teile gewährleistet wäre. Denn die Dicke oder Beschaffenheit eines Bleches oder das Splitterverhalten von Glas oder Kunststoff müssen nicht zwingend mit dem Originalteil übereinstimmen. Solche Eigenschaften können aber sicherheitsrelevant sein. Problematisch ist dabei, dass der Kunde keinerlei Möglichkeiten hat, nachzuprüfen, ob ein nachgeahmtes Ersatzteil die Qualität des Originals erreicht.

Wenn im Einzelfall Originalteile tatsächlich teurer sind als qualitätsgleiche Nachbauteile, ist ein wichtiger Umstand zu berücksichtigen: **Autohersteller müssen sämtliche Teile vorhalten** und können sich nicht – wie im freien Teilehandel üblich – auf lukrative Teile, nämlich sogenannte „Schnelldreher“ beschränken. Dies verlangt vom Autohersteller eine gewisse Mischkalkulation, ohne die die Reparaturkosten mit selten benötigten Teilen oft ins Unermessliche steigen würden. Nimmt man dem Autohersteller diese Gewinnspanne durch Einführung einer Reparaturklausel, so müssen zwangsläufig diejenigen Teile, die vom freien Teilehandel nicht angeboten werden, im Preis erheblich steigen. Insgesamt kann dies den Verbraucherinteressen nicht dienlich sein.

In der Diskussion über den Designschutz wird häufig abgestritten, dass **Auswirkungen auf die Beschäftigung** zu erwarten sind. Sowohl der europäische Herstellerverband als auch nationale Branchenverbände warnen jedoch sehr deutlich vor solchen Folgen. So sieht etwa der französische Herstellerverband CCFA durch die Einführung einer Reparaturklausel (hier auf europäischer Ebene) mögliche Auswirkungen für die Beschäftigung in Frankreich und Europa. So produzieren französische Hersteller Karosserieteile wie Motorhauben oder Kotflügel zu 72 Prozent in Frankreich beziehungsweise zu 90 Prozent in Europa. Dabei wird ein Produktionsvolumen von mehreren Millionen Einheiten erreicht. Der europäische Verband ACEA spricht von rund 50.000 Arbeitsplätzen, die durch eine europaweit eingeführte Reparaturklausel bedroht sein könnten. Mit der Aufhebung des Schutzes für sichtbare Ersatzteile könnten etwa südostasiatische Unternehmen, die ausschließlich für den Aftermarket produzieren, Nachbauteile in nicht geprüfter Qualität legal herstellen. Im Gegensatz zu Herstellern haben diese Unternehmen natürlich nicht in die Entwicklung der betreffenden Teile investiert.

Darüber hinaus wird behauptet, ohne Reparaturklausel hätten die Automobilhersteller ein Monopol, das den freien Teilehandel in seiner wirtschaftlichen Existenz

beeinträchtigt. Diese Argumentation kann bereits mit dem niedrigen Gesamtvolumen der geschützten Karosserieteile am gesamten Teilemarkt widerlegt werden. Auch die Margen im freien Teilehandel liegen oft weit über denjenigen in der Autoindustrie. Dies ist letztlich auch nicht verwunderlich, denn **die Hersteller und Händler von Nachbauteilen sparen die enormen Entwicklungskosten**, die die internationale Automobilindustrie in die Entwicklung des Automobildesigns investiert und die letztlich auf Fahrzeuge und Teile umgelegt werden müssen. Dementsprechend verwundert es auch nicht, wenn im freien Autoteile-Handel zuletzt 70 Prozent der Unternehmen mit steigenden Umsätzen rechneten. Dem freien Werkstattmarkt ist es laut dem Gesamtverband Autoteile-Handel ohnehin in den letzten Jahren gelungen, Stück für Stück Marktanteile hinzu zu gewinnen.

**Zusammenfassend lehnt der VDIK es ab, dass durch Einführung einer Reparaturklausel der Designschutz einseitig zu Lasten der Automobilindustrie ausgehöhlt und damit letztlich die Produktpiraterie in diesem Bereich legalisiert wird.**

Gez. Dr. Thomas Almeroth, Geschäftsführer  
Oktober 2019