



Institut für Wirtschaftspolitik an der Universität zu Köln  
Pohligstr. 1 – D 50969 Köln  
[www.iwp.uni-koeln.de](http://www.iwp.uni-koeln.de)

# Eine Reparaturklausel erhöht die Effizienz am Markt für sichtbare Kfz-Ersatzteile – Designschutz wird nicht beeinträchtigt –

Studie  
zur Einführung einer Reparaturklausel in die  
Designschutzrichtlinie der Europäischen Union  
(13.12.2007)

Johann Eekhoff  
Hana Fischer  
Janina Jänsch  
Steffen J. Roth

Kontakt:

Prof. Dr. Johann Eekhoff  
[j.eekhoff@uni-koeln.de](mailto:j.eekhoff@uni-koeln.de)  
t 0228-9431977

Dr. Steffen J. Roth  
[steffen.roth@wiso.uni-koeln.de](mailto:steffen.roth@wiso.uni-koeln.de)  
t 0221-4705347

# Eine Reparaturklausel erhöht die Effizienz am Markt für sichtbare Kfz-Ersatzteile – Designschutz wird nicht beeinträchtigt –

I.	Zum Hintergrund der Kontroverse um die europaweite Öffnung des Wettbewerbs im Markt für sichtbare Automobilersatzteile und die Herstellung eines einheitlichen Binnenmarktes .....	3
I.1.	Rechtfertigt der Schutz geistigen Eigentums am Fahrzeugdesign Wettbewerbsbeschränkungen auf dem Ersatzteilemarkt? .....	3
I.2.	Die Automobilhersteller versuchen, sich den Markt für sichtbare Autoersatzteile zu sichern obwohl sie in vielen Fällen gar nicht eigentlicher Hersteller der Autoteile sind.....	5
I.3.	Die Öffnung des Ersatzteilemarktes für den freien Wettbewerb steht seit 1998 auf der Agenda der Europäischen Union .....	9
II.	Der Designschutz auf dem Primärmarkt erfüllt vollständig die Zielsetzung der Ermöglichung von Design-Investitionen .....	14
III.	Zugelassene und geprüfte Ersatzteile freier Hersteller haben nichts mit Fälschungen, Produktpiraterie oder Plagiaten zu tun .....	21
III.1.	Nicht jede originalgetreue Arbeit ist eine Fälschung .....	21
III.2.	Qualitäts- und Sicherheitsbedenken gegenüber geprüften und zugelassenen Kfz-Ersatzteilen sind unangebracht.....	24
III.3.	Indirekt verschärft die mangelnde Konkurrenz ohne Reparaturklausel die Gefahr der Produktpiraterie und rechtfertigt damit auch Qualitäts- und Sicherheitsbedenken ...	28
IV.	Die Einführung einer Reparaturklausel und unverzerrter Wettbewerb in einem einheitlichen Binnenmarkt erhöhen die Produktivität und senken die Verbraucherpreise .....	30
IV.1.	Die freie Hersteller- und Händlerwahl für 50 Prozent der Fahrzeugbesitzer in der EU bedeutet nicht die Verwirklichung von 50 Prozent der möglichen Wettbewerbsvorteile .....	30
IV.2.	Ein vorübergehend geduldeter Wettbewerb hat wenig mit dem freien Wettbewerb unter Rechtssicherheit gemein .....	34
IV.3.	Freier Wettbewerb führt zu sinkenden Preisen .....	35
V.	Freier Wettbewerb birgt Chancen für mehr Beschäftigung – Wettbewerbsbeschränkungen gehen auf Kosten aller.....	37
V.1.	Die Verkürzung der Betrachtung auf die Gefährdung heute bestehender Arbeitsplätze bei den etablierten Automobilherstellern ist inakzeptabel .....	38
V.2.	Die Einführung einer Reparaturklausel bewirkt keine Verlagerung von Produktionsstätten ins Ausland.....	42
V.3.	Die Einführung einer Reparaturklausel lässt europäische Teilehersteller wettbewerbsfähiger werden und erschließt ihnen neue Märkte innerhalb und außerhalb Europas .....	44
VI.	Zusammenfassende Empfehlung der Einführung einer Reparaturklausel .....	46

## **I. Zum Hintergrund der Kontroverse um die europaweite Öffnung des Wettbewerbs im Markt für sichtbare Automobilersatzteile und die Herstellung eines einheitlichen Binnenmarktes**

### **I.1. Rechtfertigt der Schutz geistigen Eigentums am Fahrzeugdesign Wettbewerbsbeschränkungen auf dem Ersatzteilemarkt?**

In den Mitgliedstaaten der Europäischen Union gibt es einen Streit zwischen den Automobilherstellern und ihren angegliederten Vertragswerkstätten einerseits und den freien Herstellern von Autoteilen, freien Autoteilehändlern und freien Werkstätten andererseits über die Frage, ob bei der Reparatur eines Autos nur von den Autoherstellern und ihren vertraglich gebundenen Partnern angebotene Ersatzteile oder auch baugleiche Ersatzteile von freien Herstellern eingesetzt werden dürfen. Unter der Bezeichnung Designschutz oder Geschmacksmusterschutz wird eine Debatte geführt, die sich im Kern um die Frage einer möglichen Rechtfertigung von Wettbewerbsbeschränkungen für den Markt für sichtbare Autoersatzteile dreht.<sup>1</sup> Da Bemühungen der Automobilindustrie um Marktabschottungen in anderen Teilbereichen des Ersatzteilemarktes aussichtslos wären und die Grundsatzentscheidung für eine wettbewerblich organisierte Wirtschaftsordnung in der Europäischen Gemeinschaft unzweifelhaft getroffen ist, geht es beim Streit um Designschutzvorschriften auf dem Ersatzteilemarkt um die Frage, inwieweit der Schutz geistigen Eigentums ausnahmsweise Marktabschottungen und Wettbewerbsbeschränkungen für den Teilmarkt der sichtbaren Ersatzteile rechtfertigen kann.

Die eigentliche Frage lautet, wie weit der Designschutz den Wettbewerb zwischen Unternehmen beschränken darf oder sogar beschränken muss. Dass Eigentumsrechte an Gestaltungsideen und dem Design von Produkten grundsätzlich schützenswert sind und den Urhebern eines Designs die Eigentumsrechte daran und damit auch die Rechte an einer angemessenen wirtschaftlichen Verwertung Ihrer Designleistungen gehören und auch gehören sollten, wird von Juristen und Ökonomen nicht bestritten. Die Untersuchungen und Erkenntnisse, die sich aus der Be-

---

<sup>1</sup> Die Debatte um eine harmonisierte Liberalisierung des Designschutzes durch eine so genannte Reparaturklausel beschränkt sich nicht auf den Kraftfahrzeug- und Kraftfahrzeugteilemarkt, vielmehr geht es generell um komplexe Erzeugnisse aller Art. Der Kraftfahrzeugmarkt und der Markt für sichtbare Ersatzteile für Kraftfahrzeuge stehen jedoch aufgrund ihrer Größe unbestritten im Mittelpunkt der Debatte.

schäftigung mit dem Recht am geistigen Eigentum im Allgemeinen und dem Designschutz im Speziellen ergeben, machen die Schnittstelle des interdisziplinären Forschungsschwerpunkts der „Law and Economics“ zu einem der spannendsten und fruchtbarsten Forschungsbereiche beider Wissenschaften. Vergleichbar mit der Funktion eines Patent- und Gebrauchsmusterschutzes für technische Ideen und Verfahrensweisen ermöglicht der Design- oder Geschmacksmusterschutz Investitionen in die Gestaltung von Produkten, indem die vorübergehend geschützte wirtschaftliche Verwertung von erfolgreichen Designinnovationen die vorher getätigten Investitionen amortisieren lässt. Das Ansinnen eines Designschutzes steht also nicht generell in Frage, auch nicht für den Fall des Designs von Automobilen. Für den Neuwagenmarkt (Primärmarkt) ist der Designschutz unbestritten. Er sichert den Autoherstellern das Recht an ihrem geistigen Eigentum, dem Design des Fahrzeuges inklusive seiner Einzelteile, und setzt damit ökonomische Anreize zur Entwicklung von attraktiven, innovativen Gestaltungsideen.

Die Diskussion um den Designschutz von Kraftfahrzeugersatzteilen stellt den Schutz der Eigentumsrechte am Design keineswegs in Frage, sondern konzentriert sich auf die Frage, ob es nicht ausreicht, den Designschutz auf Neuwagen zu beschränken. Anders gewendet: Darf tatsächlich der Wettbewerb zwischen den Autoherstellern und den freien Teileherstellern, zwischen Vertragswerkstätten und freien Werkstätten, also auf dem Markt für Ersatzteile und Reparaturen (Sekundärmarkt), mit dem Argument des Designschutzes unterbunden werden? Oder ist eine so weitgehende Marktabschottung nicht zu rechtfertigen?

Obwohl sich die Diskussion dem Grunde nach ausschließlich mit der Frage der Notwendigkeit und Angemessenheit von Wettbewerbsbeschränkungen zum Zweck des Schutzes geistigen Eigentums am Design eines Kraftfahrzeugs beschäftigen dürfte, versucht die Automobilindustrie ihre Privilegien auch mit sachfremden und teilweise abwegigen Behauptungen zu verteidigen. In der politischen und öffentlichen Diskussion wird daher eine ganze Reihe von zusätzlichen Argumentationsversuchen mindestens ebenso intensiv betrieben wie die Argumentation um eigentliche Designschutzziele.

Im Folgenden wird daher nach einer kurzen Beschreibung des relevanten Marktes (Abschnitt I.2) und der Gesetzeslage bzw. der Reformbemühungen der letzten zehn

Jahre (Abschnitt 1.3) in Abschnitt 2 zunächst geprüft, ob und inwiefern von der einheitlichen europäischen Einführung einer Reparaturklausel Auswirkungen auf die Investitionsbereitschaft und damit auf die zukünftig zu erwartende Designleistung im Kraftfahrzeugmarkt auszugehen ist. Die legale Herstellung, Vermarktung und Verwendung von qualitativ gleichwertigen Ersatzteilen ist selbstverständlich scharf von illegalen Aktivitäten der Käufertäuschung im Rahmen der so genannten Produktpiraterie oder im Rahmen illegaler und unkontrollierter Aktivitäten in der Schattenwirtschaft abzugrenzen. Abschnitt 3 beschäftigt sich mit dieser Abgrenzung. Dabei wird deutlich, dass nur bei den illegalen Aktivitäten Sicherheitsbedenken angebracht sind. In Abschnitt 4 wird ausführlich dargelegt, warum auf einem einheitlichen europäischen Binnenmarkt und einem wettbewerblich organisierten Kfz-Ersatzteilemarkt, sowohl niedrigere Verbraucherpreise als auch eine quantitativ und qualitativ bessere Versorgung der Konsumenten mit erwünschten Gütern und Dienstleistungen erwartet werden können. In Abschnitt 5 wird erläutert, warum eine Öffnung des Marktes auch hinsichtlich der Beschäftigungseffekte insgesamt positiv zu beurteilen ist. Abschnitt 6 fasst die wesentlichen Kernaussagen der Studie noch einmal zusammen.

## **I.2. Die Automobilhersteller versuchen, sich den Markt für sichtbare Autoersatzteile zu sichern obwohl sie in vielen Fällen gar nicht eigentlicher Hersteller der Autoteile sind**

Von Designschutzvorschriften oder Eigentumsrechten an Geschmacksmustern sind ausschließlich die von außen sichtbaren Teile betroffen. Nur bei diesen sichtbaren Autoteilen kann überhaupt nachvollziehbar argumentiert werden, dass sie ein wirtschaftlich relevanter Teil der Designleistung der Automobilhersteller sind. Und nur bei diesen sichtbaren Teilen besteht der ausgeprägte Konsumentenwunsch, dass Ersatzteile nicht nur in ihrer technischen Funktionalität, sondern gleichermaßen auch in ihrer äußeren Erscheinungsform identisch mit dem ursprünglich verwendeten Teil sein sollen. Nur ein nicht nur in seiner Funktionalität und Sicherheit, sondern auch in seiner äußeren Gestaltung, Form und Abmessung identisch aussehendes Ersatzteil erfüllt den Zweck der Wiederherstellung des ursprünglichen Erscheinungsbildes des Autos, der Instandsetzung. Die Diskussion dreht sich um diese von außen sichtbaren Ersatzteile, deren Verwertbarkeit entscheidend davon abhängt, dass das Design des

Originals exakt eingehalten wurde, bzw. die sich nur durch das Hersteller-Emblem unterscheiden. Aufgrund dieser Anforderung eines identischen Erscheinungsbildes werden diese sichtbaren Ersatzteile auch „Must match“-Ersatzteile genannt.<sup>2</sup> Ein Ersatzscheinwerfer, der nicht exakt so aussieht wie der zu ersetzende Scheinwerfer, würde die äußere Erscheinungsform eines Fahrzeuges verändern und wäre damit eben nicht zur Wiederherstellung des ursprünglichen Erscheinungsbildes eines Kraftfahrzeugs geeignet. Häufig müssen die Form und die technische Beschaffenheit zudem schon aus Funktions- und Sicherheitsgründen identisch sein. In der Praxis geht es bei der Auseinandersetzung um eine effiziente Gestaltung des Sekundärmarktes um solche sichtbaren Ersatzteile, bei denen eine perfekte Übereinstimmung mit dem im Neuwagen eingesetzten Teil wesentliche Voraussetzung der Handel- und Verwertbarkeit des Bauteils ist. Betroffen sind vorwiegend Motorhauben, Kotflügel, Türen, Stoßstangen, Spiegel, Scheinwerfer und Leuchten sowie Autoglas.

Bei der Diskussion geht es also nicht um die im Regelfall von außen nicht sichtbaren Autoteile, wie beispielsweise Motoren, Getriebe, Bremsen, Batterien usw. Diese nicht sichtbaren Autoteile unterliegen nicht dem Designschutz. Entsprechende Ersatzteile können überall in der europäischen Union von unabhängigen Herstellern gefertigt, von unabhängigen Händlern gehandelt und von unabhängigen Werkstätten montiert werden. Die Autohersteller sind durch gesetzliche Vorschriften sogar gezwungen, eine entsprechende Konkurrenz auf dem Ersatzteile- und Reparaturmarkt durch die Preisgabe aller relevanten technischen Informationen und durch die Zugänglichkeit notwendiger Werkzeuge etc. tatsächlich zu ermöglichen.

Mit dem Argument der angeblich erforderlichen Ausdehnung des unbestrittenen Designschutzes für das Gesamtbild eines Kraftfahrzeugs (Primärmarkt, Neuwagenmarkt) auf die sichtbaren Ersatzteile zur Wiederherstellung, Reparatur und Instandsetzung, versuchen die Automobilhersteller sich bzw. ihren vertraglich gebunden Partnern einen Teil des Sekundärmarktes zu sichern.

---

<sup>2</sup> Der Bedarf an solchen sichtbaren Ersatzteilen, deren Erscheinungsbild dem des ursprünglich verwendeten Teils entsprechen muss, um zur Instandsetzung eines Fahrzeuges geeignet zu sein, resultiert überwiegend aus Unfallreparaturen. Die entsprechenden Teile werden aus diesem Grund auch „crash parts“ genannt.

Sie fordern für sich als „Designerfinder“ das alleinige Recht zur Produktion und zum Vertrieb dieser Teile und insoweit eine Monopolstellung für sichtbare Ersatzteile. Dabei ist die quantitative Bedeutung des Marktes<sup>3</sup>, der über Designschutzregelungen theoretisch erfassbar wäre, nicht zu unterschätzen: In der EU-15 waren zum Jahreswechsel 2005/2006 ungefähr 220 Millionen Kraftfahrzeuge zugelassen, in der EU-27 etwa 260 Millionen. Der deutsche Automobilmarkt machte mit etwa 45 Millionen zugelassenen Kraftfahrzeugen einen Anteil von rund 20 Prozent am EU-15-Markt oder 17 Prozent am Markt der EU-27 aus. Der Sekundärmarkt, d. h. der Markt für Kfz-Ersatzteile und Reparaturleistungen hatte in der EU-15 eine Größenordnung von 84 Milliarden Euro, von denen ca. 44 Milliarden Euro auf Ersatzteile entfallen. Die zur Diskussion stehenden sichtbaren Ersatzteile machen wiederum ca. 25 Prozent am gesamten Ersatzteilmarkt aus und haben in der EU-15 ein Volumen von gut 10 Milliarden Euro. Die Bemühungen der Automobilhersteller, sich diesen Markt weiterhin unter sich aufzuteilen und zusätzliche freie Konkurrenten vom Sekundärmarkt fernzuhalten, sind vor diesem Hintergrund verständlich.

Interessant und bemerkenswert ist jedoch die Tatsache, dass viele der umstrittenen sichtbaren Ersatzteile zwar von den Automobilherstellern unter eigenem Namen vermarktet, tatsächlich aber gar nicht von ihnen selbst hergestellt werden. Typischerweise produzieren europäische Autohersteller Karosserieteile wie Kotflügel, Türen, Motorhauben etc. selbst, jedenfalls soweit sie aus Metall hergestellt sind. Entsprechend haben freie Hersteller, und freie Teilehändler nur etwa fünf Prozent Marktanteil am Umsatzvolumen des Ersatzteilmarktes für Karosserieteile in der EU-15, während die Automobilhersteller 95 Prozent der Nachfrage bedienen. Da die Automobilhersteller nur ihr eigenes Vertriebsnetz bedienen und freie Werkstätten solche von den Automobilherstellern benutzte Teile nur unmittelbar auf der Reparaturebene von Vertragswerkstätten beziehen können, stammen die rund fünf Prozent Ersatzteile, die im Karosseriebereich in den freien Handel gelangen, tatsächlich zum überwiegenden Teil von freien Teileherstellern und nicht aus derselben Quelle wie die von Vertragswerkstätten angebotenen Ersatzteile. Da die Automobilhersteller nur für ihre eigenen Modelle Ersatzteile herstellen und anbieten,

---

<sup>3</sup> Die folgenden statistischen Angaben stammen von ECAR, der „European Campaign for the Freedom of the Automotive Parts and Repair Market“, einem Interessensverband der freien Hersteller, Händler und Werkstätten. Die Zahlen sind jedoch unbestritten und dienen hier lediglich zur groben Einschätzung der Größenordnung des relevanten Marktes.

auf dem Sekundärmarkt also nicht untereinander konkurrieren, bedeuten die statistischen 95 Prozent Marktanteil jeweils nahezu vollständig monopolisierte Märkte für das jeweilige spezifische Ersatzteil sowohl auf der Hersteller- als auch auf der Händler- und Werkstattebene. Die verbleibenden fünf Prozent können nur als vernachlässigbarer Restwettbewerb angesehen werden, zumal die unabhängigen Karosseriebauer untereinander natürlich sehr wohl in Konkurrenz stehen.

Anders sieht es auf den Ersatzteilmärkten für Scheinwerfer, Leuchten und Autoglas aus. Diese sichtbaren Ersatzteile beziehen die Autohersteller vor dem Einbau in Neuwagen oder vor dem Weiterverkauf ihrerseits von anderen Firmen.<sup>4</sup> In diesen Fällen stammen 80 bis 90 Prozent der von unabhängigen Händlern als „qualitativ gleichwertig“ verkauften Ersatzteile tatsächlich von denselben Teileherstellern, von denselben Maschinen und aus denselben Produktionsstätten. Im Bereich von Scheinwerfern, Leuchten und Autoglas stammt der weitaus größte Anteil der Ersatzteile im freien Handel also von Firmen, die sowohl als Zulieferer der Automobilhersteller als auch als unabhängige Hersteller auftreten. Die Ersatzteile, die Werkstätten oder Endverbraucher über das Vertriebsnetz der Autohersteller beziehen, unterscheiden sich ganz überwiegend nur dadurch von den Ersatzteilen aus dem Angebot der unabhängigen Händler, dass die Verpackung ein anderes Markenlogo zeigt. Insoweit beide Ersatzteile derselben Spezifizierung und Produktionsanforderung entsprechen, handelt es sich in beiden Fällen um „Originalersatzteile“.<sup>5</sup> Die sichtbaren Ersatzteile unabhängiger Hersteller und Händler sehen also in vielen Fällen nicht nur so aus wie die ursprünglich verwendeten Teile, weil das Design perfekt imitiert wurde. Sie sind tatsächlich identisch, weil sie aus derselben Produktion stammen. Entsprechend haben die unabhängigen Hersteller und Händler in der EU-15 einen Marktanteil an den Ersatzteilmärkten für Scheinwerfer, Leuchten und Autoglas von 35 bis 40 Prozent des Umsatzvolumens.

---

<sup>4</sup> Uns ist tatsächlich kein einziger Fall bekannt, in dem ein Autohersteller Scheinwerfer, andere Leuchten und Autoglas selbst herstellt.

<sup>5</sup> Vgl. die EU-weit gültige Begriffsbestimmung in Artikel 1 t) der Gruppenfreistellungsverordnung GVO 1400/2002. Der Unterschied lässt sich begrifflich also nicht durch die Unterscheidung von „Originalersatzteil“ und „gleichwertigem Ersatzteil“ oder „Ersatzteil in Ausrüsterqualität“ darstellen. Die korrekte begriffliche Unterscheidung ist am ehesten durch die sprachlich komplizierten Umschreibungen „von den Autoherstellern angebotene Ersatzteile“ und „im freien Handel vertriebene Ersatzteile“ gegeben.

### **I.3. Die Öffnung des Ersatzteilmarktes für den freien Wettbewerb steht seit 1998 auf der Agenda der Europäischen Union**

Die Europäische Kommission dringt seit Jahren auf eine vollständige Öffnung und Liberalisierung des Marktes für sichtbare Autoersatzteile über den Status quo hinaus.

Bereits im Jahr 1998 war für die Verabschiedung der europäischen Designschutzrichtlinie 98/71/EG eine einheitliche Regelung angestrebt worden. Bedauerlicherweise konnte trotz einer breiten Zustimmung im Europäischen Parlament keine abschließende Einigkeit im Rat über die Designschutzfrage für sichtbare Ersatzteile erzielt werden. In der Konsequenz blieb es mangels einer einheitlichen europäischen Regelung den Mitgliedsstaaten überlassen, ihre bereits vorher bestehenden Rechtsvorschriften beizubehalten. Als Ausdruck des klaren Willens, letztlich zu einem liberalisierten Wettbewerbsmarkt zu kommen, ist hervorzuheben, dass die Übergangsbestimmungen in Artikel 14 der Richtlinie eindeutig festlegen, dass Veränderungen der vor 1998 gültigen nationalen Rechtsvorschriften bezüglich des Designschutzes für Ersatzteile nur dann zulässig sind, wenn durch diese Änderung eine Liberalisierung des Handels mit Ersatzteilen möglich wird (so genannte „Freeze-plus“-Lösung).<sup>6</sup> Die Richtung der europäischen Rechtsentwicklung scheint damit unmissverständlich festgelegt zu sein. Eine Änderung der nationalstaatlichen Vorschriften zulasten des Wettbewerbs wäre unzulässig. Eine Öffnung der Märkte für Ersatzteile komplexer Erzeugnisse auf einzelstaatlicher Ebene ist dagegen erlaubt. Die übliche Vorgehensweise für eine solche Liberalisierung ist die Einführung einer Reparaturklausel, die den Musterschutz für ein Bauteil eines Automobils aufhebt, soweit es als Ersatzteil zu Reparaturzwecken und zur Wiederherstellung des ursprünglichen Erscheinungsbildes verwendet wird.<sup>7</sup>

Der Europäische Rat bekräftigte im Dezember 2001 seine Position zugunsten einer Wettbewerbsöffnung, als er, gestützt auf die Empfehlungen der Europäischen Kom-

---

<sup>6</sup> Artikel 14 der EU-Richtlinie 98/71/EG über den rechtlichen Schutz von Mustern und Modellen vom 13. Oktober 1998, führt unter der Überschrift „Übergangsbestimmungen“ aus: „Solange nicht auf Vorschlag der Kommission gemäß Artikel 18 Änderungen dieser Richtlinie angenommen worden sind, behalten die Mitgliedstaaten ihre bestehenden Rechtsvorschriften über die Benutzung des Musters eines Bauelements zur Reparatur eines komplexen Erzeugnisses im Hinblick auf die Wiederherstellung von dessen ursprünglicher Erscheinungsform bei und führen nur dann Änderungen an diesen Bestimmungen ein, wenn dadurch die Liberalisierung des Handels mit solchen Bauelementen ermöglicht wird.“

<sup>7</sup> In der Designschutzrichtlinie geht es generell um komplexe Erzeugnisse und deren Bestandteile, nicht nur um Kraftfahrzeuge.

mission, des Europäischen Parlaments und des Wirtschafts- und Sozialausschusses, die europäische Verordnung über das Gemeinschaftsgeschmacksmuster (EG Nr. 6/2002) verabschiedete und darin für europäische Gemeinschaftsgeschmacksmuster in Artikel 110 eine Reparaturklausel festschreibt, bis der Rat eine Novellierung der Designschutzrichtlinie verabschiedet.<sup>8</sup> Ein beim europäischen Patent- und Markenamt in Alicante<sup>9</sup> registriertes Geschmacksmuster ermöglicht es Automobilherstellern also nicht, gegen unabhängige Teilehersteller vorzugehen, die auf dem Sekundärmarkt für Ersatzteile um die Gunst der Käufer konkurrieren. Zur Ausdehnung des Designschutzes auf den Sekundärmarkt müssen die Autohersteller daher auf der jeweiligen nationalstaatlichen Ebene Geschmacksmuster anmelden. Eine Registrierung beim deutschen Patent- und Markenamt in München sichert den Designschutz auch auf dem Sekundärmarkt für sichtbare Ersatzteile.

Auch die im Juli 2002 verabschiedete europäische Gruppenfreistellungsverordnung (GVO 1400/2002) zum Kraftfahrzeugsektor ebnet unmissverständlich den Weg für die Konkurrenz auf dem Ersatzteilemarkt, die Herstellung gleichwertiger Ersatzteile, deren Vertrieb und deren Verwendung für Reparaturen. Unter anderem hebt die Freistellungsverordnung explizit hervor, dass vertikale Vereinbarungen, die „zugelassene Werkstätten im Vertriebsnetz eines Herstellers, unabhängige Ersatzteilehändler, unabhängige Werkstätten oder Endverbraucher darin beschränken, Ersatzteile beim Hersteller dieser Teile [konkurrierende Ersatzteile, wie Originalersatzteile oder qualitativ gleichwertige Ersatzteile] oder einem unabhängigen Anbieter ihrer Wahl zu beziehen“ nicht gestattet sein sollen.<sup>10</sup>

Dabei verfolgt die Europäische Kommission nicht nur das generelle Ziel, unbegründete Wettbewerbsbeschränkungen abzubauen, sondern auch das Ziel, einen einheitlichen europäischen Binnenmarkt zu erreichen und so Wettbewerbsverzerrungen zwischen den Ländern innerhalb der Europäischen Union abzubauen.

---

<sup>8</sup> Vgl. Verordnung (EG) Nr. 6/2002 des Rates vom 12. Dezember 2001 über das Gemeinschaftsgeschmacksmuster.

<sup>9</sup> Die offizielle Bezeichnung der auf europäischer Ebene für den Geschmacksmusterschutz zuständigen Behörde im spanischen Alicante lautet Harmonisierungsamt für den Binnenmarkt (HABM).

<sup>10</sup> Erklärung der Gründe Nr. 23 - Verordnung (EG) Nr. 1400/2002 der Kommission vom 31. Juli 2002 über die Anwendung von Artikel 81 Absatz 3 des Vertrages auf Gruppen von vertikalen Vereinbarungen und aufeinander abgestimmten Verhaltensweisen im Kraftfahrzeugsektor.

Denn nachdem sich Großbritannien bereits 1988 und weitere Länder später in Folge der EU-Richtlinie für den Wettbewerb auf dem Ersatzteilemarkt entschieden haben, andere Staaten hingegen sich bis heute nicht zu einer Liberalisierung durchringen konnten, gibt es zurzeit höchst unterschiedliche Regelungen zum Designschutz für sichtbare Autoersatzteile. Großbritannien, die Benelux-Staaten, Irland, Italien, Spanien, Polen, Ungarn und Lettland haben ihre Ersatzteilemärkte bereits vollständig liberalisiert und auch den Markt für Stoßstangen, Kotflügel, Scheinwerfer und Windschutzscheiben längst dem Wettbewerb geöffnet. In diesen Ländern gestattet es eine Reparaturklausel in den Designschutzregelungen den Händlern und Werkstätten ausdrücklich, auf dem Sekundärmarkt in Wettbewerb zu den Automobilherstellern zu treten. In diesen Ländern können die Kunden zwischen von den Autoherstellern angebotenen Ersatzteilen und identisch aussehenden Ersatzteilen von Konkurrenzanbietern wählen. Die Automobilbesitzer können für Reparaturen ihrer Fahrzeuge nicht nur unsichtbare, sondern auch sichtbare Autoersatzteile von freien Herstellern bzw. Autoteilehändlern beziehen und von freien Werkstätten einbauen lassen. In anderen Ländern hat man sich zu diesem Schritt noch nicht durchringen können. Dort erstreckt sich der Designschutz auch auf den Sekundärmarkt, d. h. es dürfen auch für Reparaturen ausschließlich Ersatzteile der jeweiligen Automobilhersteller eingebaut werden, oder es herrscht Rechtsunsicherheit. Insbesondere in Frankreich wird ein vollständiger Designschutz auch für sichtbare Ersatzteile erstaunlich rigoros verfolgt und durchgesetzt.

Deutschland nimmt eine für einen Rechtsstaat kuriose Position der expliziten Rechtsunsicherheit ein. Trotz der zu diesem Zeitpunkt bereits hinreichend klaren Richtungsentscheidung der Europäischen Union, verzichtete der deutsche Gesetzgeber am 12. März 2004 bei der Novellierung des deutschen Geschmacksmustergesetzes auf eine Reparaturklausel zur Öffnung des Wettbewerbs im Sekundärmarkt für Ersatzteile und beließ es bei der unsicheren Rechtslage.<sup>11</sup>

Nach offizieller Gesetzeslage erstreckt sich damit in Deutschland der Designschutz auch auf den Sekundärmarkt für Autoersatzteile. Die Automobilhersteller und ihre

---

<sup>11</sup> Die Rechtslage war nie eindeutig. Die häufig unterstellte Vermutung einer Ausdehnung des Designschutzes auf den Sekundärmarkt für Autoersatzteile in der bestehenden Gesetzeslage wurde nie durch eine klare BGH-Entscheidung bestätigt.

Vertragspartner wären damit auch auf dem Sekundärmarkt vor Konkurrenz geschützt. Im Gesetzentwurf der Bundesregierung wird jedoch explizit hervorgehoben, dass die ausdrückliche Versicherung der Automobilhersteller, die Gesetzeslage nicht zur Wettbewerbsbeschränkung nutzen zu wollen, Grundlage der Beibehaltung der unveränderten Gesetzeslage sei.<sup>12</sup> Somit herrscht in Deutschland de jure ein vollständiger Designschutz, de facto wird von den Automobilherstellern auf dem Sekundärmarkt Wettbewerb geduldet. Tatsächlich verzichten die Automobilhersteller bislang entsprechend auf eine Durchsetzung der laut Gesetz möglichen Marktabstottung. Andererseits entspricht der Status quo in Deutschland damit selbstverständlich nicht der Situation in liberalisierten Märkten, denn die freien Ersatzteilehersteller, Ersatzteilehändler und Werkstätten operieren unter der ständigen Existenzbedrohung eines rechtlosen Zustands auf äußerst unsicherer Geschäftsgrundlage.

Mit einem Novellierungsvorschlag zur Designschutzrichtlinie hat die Europäische Kommission 2004 einen erneuten Vorstoß zur Harmonisierung und Liberalisierung des europäischen Kfz-Ersatzteilemarktes auf den Weg gebracht. Die damalige Kommission begründete ihren Vorschlag mit starken Wettbewerbsverzerrungen, die zum einen durch den Schutz selbst als auch durch die uneinheitlichen Regelungen der EU-Länder bestehen. Er führt aus, dass eine Harmonisierung der EU-Gesetzgebung nur in Form einer Liberalisierung der Sekundärmärkte durchgeführt werden kann, denn ein vollständiger Schutz würde zu Preisverzerrungen und Handelshemmnissen führen.<sup>13</sup> Der Vorschlag sieht die EU-weite Einführung einer Reparaturklausel vor, gemäß derer den Ersatzteileherstellern die Imitation der sichtbaren Ersatzteile zu Reparaturzwecken ausdrücklich erlaubt werden soll. In der

---

<sup>12</sup> „Die Automobilhersteller haben insoweit ausdrücklich versichert, dass sie den Wettbewerb im Ersatzteilhandel nicht beeinträchtigen und den freien Werkstätten und dem freien Teilehandel durch Inanspruchnahme von Schutzrechten Marktanteile nicht streitig machen wollen. Auch diese Zusage ist Grundlage für eine Beibehaltung der Rechtslage, die das bisherige auskömmliche Nebeneinander der Marktteilnehmer nicht beeinträchtigen soll.“, Gesetzentwurf der Bundesregierung – Entwurf eines Gesetzes zur Reform des Geschmacksmusterrechts (Geschmacksmusterreformgesetz), Bundestagsdrucksache 15/1075 vom 28.5.2003, S. 1.

<sup>13</sup> Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/71/EG über den rechtlichen Schutz von Mustern und Modellen – Vorlage der Kommission – KOM(2004) 582 endgültig vom 14.09.2004, S. 3.

Konsequenz bedeutet die Einführung einer Reparaturklausel, dass sichtbare Ersatzteile zu Reparaturzwecken frei hergestellt und vermarktet werden dürfen.<sup>14</sup>

Der entsprechende Vorschlag der EU-Kommission wird seit dem Jahr 2004 in den zuständigen Ausschüssen des Europäischen Parlaments diskutiert. Inzwischen haben sich sowohl der europäische Wirtschafts- und Sozialausschuss (ECOSOC) als auch die Parlamentsausschüsse für Wirtschaft und Währung (ECON) und für Binnenmarkt und Verbraucherschutz (IMCO) für den Kommissionsvorschlag und damit für die Liberalisierung des Kfz-Ersatzteilemarktes ausgesprochen. Die Positionierung des federführenden Rechtsausschusses (JURI) wurde mehrfach vertagt, wobei man sich kaum des Eindrucks erwehren kann, dass hier nicht tatsächliche Unsicherheit bestand, sondern Zeit gewonnen werden sollte. Am 20. November 2007 schließlich verabschiedete der Rechtsausschuss die Empfehlung, dem Vorschlag der Kommission zu folgen und in Artikel 14 der Designschutzrichtlinie EU-weit eine Reparaturklausel festzulegen. Die im Vorschlag zur Neuformulierung von Artikel 1 a vorgeschlagene Umsetzungsfrist in nationales Recht von fünf Jahren muss als weitgehend grundloses, nur machtpolitisch erklärbares Zugeständnis an die Gegner der Reparaturklausel interpretiert werden.<sup>15</sup> Das Europäische Parlament folgte dem Vorschlag des Rechtsausschusses und beschloss am 12. Dezember 2007 die Liberalisierung des Ersatzteilemarktes mithilfe einer EU-weiten Reparaturklausel.

Auf dieser Grundlage der breiten Zustimmung zur Liberalisierung des Marktes für sichtbare Ersatzteile hat nun der Ministerrat das letzte Wort. Zehn Jahre nach der Verabschiedung der europäischen Designschutzrichtlinie, die mit der „Freeze-plus“-Übergangslösung Raum ließ für wettbewerbsverzerrende konträre nationalstaatliche Regelungen, besteht nun endlich berechtigte Hoffnung auf eine einheitliche und mit

---

<sup>14</sup> Artikel 14 der Richtlinie 98/71/EG, der bislang die Übergangsbestimmung mit der weiter oben beschriebenen „Freeze-plus“-Lösung enthält, soll durch folgende zwei Absätze ersetzt werden: „(1) Es besteht kein Geschmacksmusterschutz für ein Muster, 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. (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Verbraucher über den Ursprung von Ersatzteilen ordnungsgemäß unterrichtet werden, so dass diese in Kenntnis der Sachlage unter miteinander in Wettbewerb stehenden Ersatzteilen wählen können.“ Vgl. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/71/EG über den rechtlichen Schutz von Mustern und Modellen - Vorlage der Kommission – KOM(2004) 582 endgültig vom 14.09.2004, S. 14.

<sup>15</sup> Die vorgeschlagene Frist zur Umsetzung der Liberalisierung gilt selbstverständlich nur für die Mitgliedsländer, die den Markt für sichtbare Ersatzteile bislang vor Wettbewerb schützen. Die Frist kann nicht umgekehrt genutzt werden, um in bereits liberalisierten Märkten wieder Konkurrenzschutz einzuführen.

einer marktwirtschaftlichen Wettbewerbsordnung vereinbare Regelung für den Ersatzteilemarkt in absehbarer Zeit. Selbstverständlich würde jede Verkürzung der vom Rechtsausschuss vorgeschlagenen Übergangsfrist die Schaffung eines einheitlichen Binnenmarktes und die Verwirklichung der Vorteile eines europaweit unverzerrten Wettbewerbs beschleunigen.<sup>16</sup>

## **II. Der Designschutz auf dem Primärmarkt erfüllt vollständig die Zielsetzung der Ermöglichung von Design-Investitionen**

Interessante neue Designs erfordern in erster Linie Kreativität, Fantasie und Gespür. Im industriellen Maßstab der Produktion von Automobilen und anderen Massengütern ist es völlig unbezweifelt, dass die Erfolgsaussichten in der Entwicklung und Produktion neuer Erscheinungsformen und Designs zumindest über längere Sicht von der Investitionsbereitschaft der Hersteller in die Designentwicklung abhängen. Die Erarbeitung neuer Gestaltungsideen kostet die Automobilhersteller Geld. Natürlich bringen die Automobilhersteller die erforderlichen Summen nicht aus purer Freude an ästhetischen Ergebnissen auf. Sie investieren in der Hoffnung in die Entwicklung neuer Designs, anschließend für ein gelungenes Erscheinungsbild ihres Fahrzeugs durch die höhere Zahlungsbereitschaft der Kunden entschädigt zu werden. Soweit diese Hoffnung berechtigt ist, soweit also tatsächlich Konsumenten gerne bereit sind, für ein bestimmtes Design entsprechende Preisaufschläge zu bezahlen, haben sich die Investitionen nicht nur aus der Sicht des speziellen Autoherstellers, sondern auch aus volkswirtschaftlicher Perspektive rentiert. Um diese aus der gesamtwirtschaftlichen Sicht eindeutig begrüßenswerten Investitionen auch einzelwirtschaftlich für den einzelnen Kraftfahrzeughersteller lohnend werden zu lassen, kommt es entscheidend darauf an, dass der Investor auch in der Lage ist, sich die wirtschaftlichen Erträge seiner Designleistung anzueignen. Entsprechende Preisaufschläge, die die Investition eines Autoherstellers in Designentwicklungen

---

<sup>16</sup> Zur Verhinderung der Novellierung und einheitlichen Einführung einer Reparaturklausel würde den Gegnern einer Liberalisierung leider der Aufbau einer Sperrminorität genügen. Im Ergebnis würde der Status quo eines uneinheitlichen europäischen Marktes auf unbestimmte Zeit bestehen bleiben. Insbesondere aufgrund der Größe des deutschen Marktes für Autoersatzteile kann erwartet werden, dass die Position der deutschen Bundesregierung eine Schlüsselrolle bei den anstehenden Entscheidungen spielt. Eine Verhinderung der Liberalisierung und Abkehr von einer konsequenten Wettbewerbspolitik durch Deutschland würde gerade im Falle der symbolträchtigen Automobilindustrie unzweifelhaft und zu Recht als Klientel- und Interessenpolitik verstanden werden.

wirtschaftlich attraktiv werden lassen, kann ein Automobilhersteller solange erwarten, wie Konsumenten für das besondere Erscheinungsbild des Fahrzeugs mehr zu zahlen bereit sind, als die Herstellung des Fahrzeugs mit diesem Design kostet.

Diese Zusammenhänge liegen dem ökonomisch richtigen Gedanken des Designschutzes oder des Geschmacksmusterrechts zugrunde und rechtfertigen einen gewissen Wettbewerbsschutz gegenüber Konkurrenten. Wäre es anderen Automobilherstellern ohne zeitliche Verzögerung möglich, eine aus Kundensicht gleich attraktive Imitation des neuen Designs zu produzieren, würde der Preisaufschlag zur Entlohnung der Designleistung in der Preiskonkurrenz der Automobilhersteller erodieren. Der Imitator hätte deutlich geringere oder gar keine Designentwicklungskosten und wäre somit in der Lage, das imitierte Produkt zu einem niedrigeren Preis anzubieten. Er würde dadurch einen Wettbewerbsvorteil erhalten, der nicht auf eigener Leistung beruht. Könnten die Unternehmen aber nicht mit der Amortisation ihrer Designinvestitionen durch Preisaufschläge rechnen, entfielen für sie der Anreiz zur Investition in die Designentwicklung.<sup>17</sup>

Insoweit liegt es sowohl im Interesse der Automobilhersteller als auch der Automobilkäufer, neue innovative Erscheinungsbilder mit einem Designschutz zu versehen und neue Gestaltungsideen als geistiges Eigentum zu schützen. Analog zum Patent- und Gebrauchsmusterschutz, die das geistige Eigentum an technischen Gestaltungen und Ideen zeitlich befristet zu schützen versuchen, gewährt auch der Designschutz bzw. das Geschmacksmusterrecht dem Designer eine zeitlich begrenzte Sonderstellung auf dem Markt, in der Regel für fünfundzwanzig Jahre. Diese Sonderstellung soll theoretisch die Amortisation der Designkosten ermöglichen und einen Anreiz geben, in die Designentwicklung zu investieren.

---

<sup>17</sup> Der Ausdruck „Designleistung“ beschreibt die in Frage stehende Leistung und Investitionsbereitschaft wesentlich genauer als der in anderen Diskussionsbeiträgen gebräuchliche, aber wesentlich allgemeinere Ausdruck „Innovation“. Ein attraktives Design bereichert unser Leben und stellt aufgrund der entsprechenden Wertschätzung der Konsumenten auch einen ernstzunehmenden wirtschaftlich verwertbaren Wert dar, dessen Schutz ein sinnvolles Anliegen ist. Es scheint aber angebracht, immer im Hinterkopf zu behalten, dass es im Designschutz lediglich um die Gestaltungsleistung bei Kraftfahrzeugen oder anderen Gebrauchsgütern geht, nicht etwa um die Frage der Innovationsanreize insgesamt. So dürfte beispielsweise unbestreitbar sein, dass die Einführung einer Reparaturklausel und damit die Einführung von Wettbewerb zukünftig schnellere, häufigere und wesentlichere Prozessinnovationen in der Produktion und im Vertrieb der Teile erwarten lassen.

Ohne diese Wirkungszusammenhänge grundsätzlich in Frage zu stellen, soll relativierend darauf hingewiesen werden, dass die Erfordernis des Designschutzes bei Automobilen aller Plausibilität nach nicht annähernd vergleichbar ist mit der Notwendigkeit des Patentschutzes für technische Errungenschaften. Ein gesetzlicher Schutz ist aus ökonomischen Anreizgesichtspunkten heraus nur insoweit notwendig, als es konkurrierenden Automobilherstellern andernfalls nicht nur rechtlich erlaubt wäre, sondern sie auch faktisch problemlos in der Lage wären, ein Design zu imitieren. Da die Möglichkeit einer vollständigen oder annähernden Imitation jedoch regelmäßig von der Erfüllung technischer Bedingungen abhängt, ist eine tatsächliche vollständige Imitation nur ausnahmsweise zu erwarten. Dem Aufwand der Imitation steht umgekehrt ein nur relativ bescheidener Kostenaufwand der eigenständigen Designentwicklung gegenüber.<sup>18</sup> Ein ähnliches Erscheinungsbild von Fahrzeugen unterschiedlicher Hersteller wiederum, ist aller Erfahrung nach offensichtlich auch durch das Geschmacksmusterrecht und den Designschutz nicht zu verhindern. Vor allem die Tests im Windkanal haben maßgeblich dazu beigetragen, die Karosserieformen sehr ähnlich zu gestalten.

Es erscheint schwer vorstellbar, dass Automobilhersteller ohne die Möglichkeit des Schutzes ihres Designs tatsächlich darauf verzichten würden, mit neuen Designentwicklungen um Kunden zu werben. Häufig genug dient ein überarbeitetes Design, ein so genanntes „Facelifting“ nicht nur der Abgrenzung von den Fahrzeugen anderer Hersteller, sondern auch zur Abgrenzung neuer Modelle zu Vorgängermodellen und damit zur Positionierung des Neuwagens in der Konkurrenz zu Gebrauchtwagen derselben Marke.

Wichtig ist aber vor allem die Frage, inwieweit die Ausdehnung des Designschutzes über den Neuwagenmarkt hinaus auf den angrenzenden Sekundärmarkt für Ersatzteile erforderlich und angemessen ist, um das Ziel des Geschmacksmusterrechts zu erreichen. Während die Automobilindustrie argumentiert, der Designschutz für Ersatzteile sei die logische Konsequenz des Rechts am geistigen Eigentum und eine Unterscheidung zwischen Primär- und Sekundärmarkt würde dieses Recht aushöh-

---

<sup>18</sup> Eine von der EU-Kommission in Auftrag gegebene umfangreiche Studie zum Autoersatzteilemarkt hat als durchschnittliche Kosten der Entwicklung neuer Designs lediglich 50 bis 60 Euro pro Fahrzeug ermittelt. Vgl. European Policy Evaluation Consortium (EPEC): „Impact Assessment of Possible Options to Liberalise the Aftermarket in Spare Parts – Final Report to DG Internal Market“ vom 18. November 2003, S. 29. Für Massenmodelle liegt der Betrag anderen Studien zufolge bei unter 10 Euro.

len, erscheint es den Befürwortern einer Reparaturklausel nicht gerechtfertigt, aus Gründen des Designschutzes den Wettbewerb auf dem Markt für sichtbare Ersatzteile komplett zu untersagen.

Ausgehend von der geschilderten Intention eines gesetzlichen Designschutzes, nämlich der Aufrechterhaltung wirtschaftlicher Anreize zur Investition in die Designentwicklung zum Nutzen der Fahrzeughersteller und Fahrzeugkäufer, lässt sich die Frage problemlos und eindeutig klären. Ausgehend von dieser Gesetzesabsicht konzentriert sich die Frage nach der sachlich sinnvollen Verortung des Designrechts auf rein ökonomische Fragen der Anreizsetzung. Wenn also gezeigt werden kann, dass der Anreiz zur Investition in Designbemühungen aufrecht erhalten bleibt, wenn sich der Designschutz alleine auf den Primärmarkt erstreckt, der Markt für sichtbare Ersatzteile aber dem Wettbewerb ausgesetzt wird, sollte dem Kommissionsvorschlag zur Einführung einer Reparaturklausel zugestimmt werden. Eine fortdauernde Beschränkung des Wettbewerbs auf dem Sekundärmarkt wäre dann zumindest nicht durch Designschutzgründe zu rechtfertigen.

Der wirtschaftliche Anreiz zur Designinvestition besteht in der Erwartung eines möglichen Preisaufschlages für das bessere Design. Das Design eines Fahrzeuges ist für die Autohersteller ein wichtiger Faktor im Wettbewerb um die Käufergunst. Ein Neuwageninteressent kann beispielsweise bereit sein, für ein attraktiv gestaltetes Fahrzeug einen Preisaufschlag gegenüber einem ansonsten gleichwertigen Konkurrenzmodell hinzunehmen, oder umgekehrt, das Design als Kompensation für eine geringere Bequemlichkeit, Flexibilität oder Zuverlässigkeit anzusehen.

Damit ist klar, dass der notwendige Schutz des geistigen Eigentums an einer Designidee im Schutz vor der unentgeltlichen Aneignung dieser Idee durch andere Autohersteller zu suchen ist. Im Wettbewerb um das bessere Design stehen unterschiedliche Automobilhersteller untereinander, nicht Automobilhersteller und unabhängige Ersatzteilehersteller oder Automobilhersteller und unabhängige Werkstätten. Selbstverständlich produzieren unabhängige Ersatzteilehersteller baugleiche sichtbare Ersatzteile. Das Herstellen baugleicher Teile für Reparaturzwecke an sich ist jedoch nicht ausschlaggebend für die Frage, ob dem Urheber des Designs weiterhin Anreize zur Investition in Designentwicklungen verbleiben. Konkurrierende Automobilhersteller würden ein erfolgreiches Design imitieren, um ihren Fahrzeugen im

Wettbewerb um die Käufergunst hinsichtlich des Erscheinungsbildes genauso gute Absatzchancen zu verschaffen wie dem Fahrzeug des Designentwicklers. Dies würde unmittelbar auf Kosten des ursprünglichen Designentwicklers gehen, der seinen Wettbewerbsvorteil aufgrund erfolgreicher Designbemühungen nicht mehr in einen Preisaufschlag oder größere Marktanteile ummünzen könnte. Unabhängige Ersatzteilehersteller hingegen stellen nicht deshalb baugleiche Ersatzteile her, weil sie keine eigenen besseren Designideen haben. Das Ersatzteilegeschäft besteht nicht darin eigenständige Designleistungen zu vollbringen, sondern perfekt nachzubauen. Ersatzteile, die nicht genauso aussehen und beschaffen sind wie das zu ersetzende Teil, werden vom Verbraucher nicht nachgefragt. Freie Werkstätten erbringen die gleiche Reparatur- und Montageleistung wie vertraglich gebundene Kfz-Werkstätten oder die Automobilhersteller, weil die Kunden keine eigenständigen Designleistungen von ihnen erwarten, sondern die möglichst perfekte Wiederherstellung des Originalzustands. Weder unabhängige Ersatzteilehersteller noch unabhängige Werkstätten können von ihren Kunden Preisaufschläge für gute Designleistungen verlangen. Ein Scheinwerferhersteller steht nur mit konkurrierenden Ersatzteileherstellern im Wettbewerb. Er konkurriert nicht mit den Herstellern weniger attraktiv gestalteter Scheinwerfer, sondern nur mit den Herstellern identisch aussehender Scheinwerfer um die Gunst des Ersatzteilkunden. Da alle konkurrierenden Hersteller ein identisches Design verwenden, kann kein Ersatzteilehersteller einen Preisaufschlag für ein besonderes Design erwarten oder Qualitätsmängel durch ein besonderes Design kompensieren. Und umgekehrt kann kein unabhängiger Ersatzteilehersteller und keine unabhängige Werkstatt dem ursprünglichen Automobilhersteller Preisaufschläge für deren Designleistungen abspenstig machen. Denn das Design ist unvermeidbar an den Neuwagen geknüpft. Wer in den Genuss des Designs kommen möchte, muss den entsprechenden Preisaufschlag beim Neuwagen in Kauf nehmen.

Damit wird zum Zweiten offensichtlich, dass auch die Automobilhersteller untereinander eigentlich ausschließlich in ihrem eigentlichen Kerngeschäft – dem Neuwagen-geschäft auf dem Primärmarkt – im Wettbewerb um das bessere Design stehen. Nur auf dem Neuwagenmarkt konkurrieren unterschiedliche Designangebote um die Gunst des Kunden, auf anschließenden Märkten findet keine Veränderung des Designs mehr statt. Das Design eines Gebrauchtwagens ist unveränderlich mit dem des

Neuwagens verbunden, das Design des Ersatzteils hängt unvermeidbar vom Design des ganzen Fahrzeugs und dem Design des dabei verwendeten Teils ab.

Daran ändert auch die Möglichkeit einer Quersubventionierung nichts. Natürlich ist es vorstellbar, dass Automobilhersteller versuchen, den Automobilkäufer im Neuwagengeschäft mit einem attraktiven Design zu beeindrucken ohne beim Listenpreis den entsprechenden Preisaufschlag zu kalkulieren. Sie können anschließend versuchen, den im Neuwagengeschäft in Kauf genommenen Verzicht auf die Designprämie im Laufe der Lebensdauer des Fahrzeugs durch Preisaufschläge bei Ersatzteilen oder Reparaturkosten wieder wett zu machen. Für den Fahrzeughersteller spielt es bei entsprechender Diskontierung und Berücksichtigung der Unsicherheiten keine Rolle, zu welchem Zeitpunkt und auf welchem Markt er sich die Designprämie sichert. Allerdings kann diese Quersubventionierung dem Autohersteller nur dann einen Wettbewerbsvorteil gegenüber konkurrierenden Automobilherstellern im Neuwagengeschäft verschaffen, wenn nicht alle Autohersteller ähnliche Strategien nutzen und wenn die Autokäufer die Strategie nicht durchschauen.

Die Strategie der Quersubventionierung bietet aus volkswirtschaftlicher und gesamtgesellschaftlicher Sicht keinerlei Vorteile.<sup>19</sup> Sehr wohl aber bedingt die zur Ermöglichung solcher Quersubventionierungen erforderliche Marktabschottung die Inkaufnahme erheblicher Ineffizienzen. Ohne Wettbewerbsbeschränkungen wäre auf dem Sekundärmarkt für Ersatzteile und Reparaturleistungen kein Preisaufschlag für Designleistungen durchsetzbar, weil alle Wettbewerber das Design des Originals als Muster nutzen. Die mangelnde Durchsetzbarkeit solcher Preisaufschläge auf einem wettbewerblich organisierten Sekundärmarkt ist keineswegs bedauerlich. Per Definition bedeuten Quersubventionierungen, dass die Kosten eines Produktes oder einer Dienstleistung nicht vollständig am jeweiligen Absatzmarkt der Güter und Leistungen erwirtschaftet werden, sondern der Bezuschussung aus anderen Quellen bedürfen. Wenn allerdings die Zahlungsbereitschaft der Konsumenten auf dem eigentlichen Markt keine vollständige Kostendeckung ermöglicht, gibt es auch keinen Hinweis mehr darauf, ob die Konsumenten überhaupt eine den Kosten entsprechende Wertschätzung für die Güter und Leistungen aufweisen. Im vorliegenden Fall

---

<sup>19</sup> Aufgrund der im Verhältnis zum Gesamtpreis eines Neuwagens äußerst geringen Designentwicklungskosten kann die theoretische Möglichkeit einer für Käufer und Verkäufer beidseitigen Besserstellung aufgrund einer impliziten Darlehensgewährung guten Gewissens vernachlässigt werden.

ist es deshalb eindeutig eine schlechte Idee, den Wettbewerb auf dem Sekundärmarkt für Ersatzteile zu beschränken, um dort Preisaufschläge für das Design der Neuwagen zu ermöglichen. Denn ein begrüßenswerter Wettbewerb um das beste Design muss den einzelnen Kunden selbstverständlich die Möglichkeit der Ablehnung des Preis-Leistungs-Pakets eines Automobilherstellers geben. Nur wenn Automobilkäufer sehenden Auges bereit sind, einen kostendeckenden Preisaufschlag für bestimmte Designleistungen in Kauf zu nehmen, hat das Design zu einer beidseitigen Wohlfahrtssteigerung geführt. Erscheint dem Kunden hingegen der vom Automobilhersteller geforderte Preis aufschlag zu hoch, muss der Automobilhersteller natürlich umgekehrt die Unzufriedenheit der zu einem Konkurrenten abwandernden Autokäufer zur Kenntnis nehmen und seine Designanstrengungen besser an den Kundenwünschen ausrichten. Eben diese Signalfunktion geht aber gänzlich verloren, wenn die Käufer erst nach dem Kauf des Neuwagens die Preis aufschläge bei Ersatzteilen oder Reparaturleistungen bemerken. Mit einem Designschutz für Ersatzteile werden die Autofahrer praktisch für viele Jahre an ein Unternehmen gebunden und sind deren Preispolitik ausgesetzt, ohne auf Wettbewerber ausweichen zu können.<sup>20</sup>

Wenn nur die Automobilhersteller selbst oder von diesen lizenzierte Anbieter Ersatzteile für Fahrzeuge anbieten dürfen, dann besteht keinerlei Zusammenhang mehr zwischen den Preis aufschlägen und der angeblich zugrunde liegenden Designleistung. Dies kann leicht anhand eines extremen Gedankenspiels verdeutlicht werden: Der auf den Sekundärmarkt für Autoersatzteile ausgedehnte Designschutz garantiert Automobilherstellern die alleinige Kontrolle über den Markt für sichtbare Ersatzteile. Da kein Konkurrent in einen Wettbewerb eintreten kann, ermöglicht es der auf den Sekundärmarkt ausgedehnte Designschutz einem Autohersteller theoretisch, für einen Scheinwerfer jeden Preis zu verlangen, den der Kunde zu zahlen bereit ist, damit sein Auto wieder für den Straßenverkehr zugelassen ist und nicht völlig

---

<sup>20</sup> Zum Teil schützt der Wettbewerb um gut informierte Neukunden auch die Bestandskunden. Soweit gut informierte Neuwagenkäufer bereits alle im Lebenszyklus des Autos zu erwartenden Kosten inklusive der Ersatzteil- und Reparaturkosten ins Kalkül ziehen, müssen sich die Automobilhersteller auch bei vollständiger Monopolmacht auf dem Ersatzteilmarkt für ihre Fahrzeuge disziplinieren. Diese theoretische Erkenntnis schließt aufgrund der dazu erforderlichen Informationskosten auf Seiten der Konsumenten, der Langlebigkeit eines Kraftfahrzeugs und aufgrund der im Zeitablauf veränderbaren Preise und Strategien keineswegs hochgradige Ineffizienzen und Missbräuche der Marktmacht aus. Nur indem der Sekundärmarkt dem Wettbewerb geöffnet wird, kann der so genannte „Krankenversicherungseffekt“ ausgeschlossen werden, der darin besteht, Kunden durch geringe Anfangsprämien zu gewinnen und später die Prämien anzuheben, wenn die Kunden nicht mehr wechseln können.

anders aussieht als vorher. Der Autobesitzer könnte bei jeder Reparatur auf ein Neues zur Zahlung einer Prämie dafür genötigt werden, dass sein Auto wieder in den ursprünglichen Zustand versetzt würde. Der Konsument würde damit nicht nur einmal, sondern immer wieder für seine Wahl eines Designs zur Kasse gebeten und doch nie ein dauerhaftes Recht gewinnen, seinem Fahrzeug zu dem Design zu verhelfen, für das er bereits mehrfach gezahlt hat.<sup>21</sup> Die Zahlungsbereitschaft des Kunden, das Ausmaß seiner Erpressbarkeit, hängt dabei keineswegs mit einer Designleistung des Autoherstellers zusammen, durch die sich dieser gegenüber anderen Autoherstellern durchgesetzt hätte. Der Kunde wäre auch dann zur Zahlung des überhöhten Preises gezwungen, wenn alle Automobilhersteller dasselbe Design verwenden würden, also keinerlei Preisaufschlag für Designleistungen nachvollziehbar wäre.

Ein Designschutz ist also allenfalls auf dem Primärmarkt sinnvoll. Ausschließlich auf diesem Markt müssen die Designkosten amortisiert werden. Der Neuwagenpreis muss die Designkosten und alle anderen Entwicklungs- und Herstellungskosten enthalten. Eine Quersubvention durch (Monopol-)Gewinne aus einem angegliederten Markt ist weder erforderlich noch wünschenswert. Die mit jeder Strategie der Quersubventionierung einhergehenden Ineffizienzen und Abhängigkeiten der Kunden sind durch nichts gerechtfertigt.

### **III. Zugelassene und geprüfte Ersatzteile freier Hersteller haben nichts mit Fälschungen, Produktpiraterie oder Plagiaten zu tun**

#### **III.1. Nicht jede originalgetreue Arbeit ist eine Fälschung**

In der Diskussion um die europaweite Einführung einer Reparaturklausel kommt es immer wieder zu einer Verwechslung völlig unterschiedlicher Dinge.<sup>22</sup> Die Herstel-

---

<sup>21</sup> Diese Perspektive spiegelt die im US-amerikanischen Recht verbreitete Sichtweise, dass die Eigentumsrechte des Designs zwar ursprünglich beim Designentwickler, also dem Autohersteller, liegen, der Kunde aber mit Kauf des Neuwagens auch das vollumfängliche Eigentumsrecht (property right) am Erscheinungsbild seines Fahrzeuges erwirbt.

<sup>22</sup> So versäumt es der Verband der Automobilindustrie (VDA) beispielsweise in seinem Jahresbericht 2005, S. 74, unter der Überschrift „Designschutz gegen Produktpiraterie“ zwischen der legalen Konkurrenz um billigere oder bessere Ersatzteile und der illegalen Täuschung der Kunden zu unterscheiden. In seinem Jahresbericht 2007, behauptet der Verband auf S. 79: „Für die Automobilindustrie

lung sichtbarer Ersatzteile zeichnet sich zwar sicherlich unter anderem dadurch aus, dass Originalteile bezüglich ihres Erscheinungsbildes perfekt nachgebaut werden. Diese Imitation ist aber etwas völlig anderes als illegale Aktivitäten, die mit den Begriffen Plagiat oder Produktpiraterie assoziiert werden.

Durch die europaweite Einführung einer Reparaturklausel soll unabhängigen Ersatzteileherstellern in der europäischen Union das Recht eingeräumt bzw. zugesichert werden, sichtbare Ersatzteile für Reparatur- und Wartungszwecke herzustellen und an Großhändler oder unmittelbar an Werkstätten zu liefern. Gleichzeitig würde den Werkstätten das Recht zugesichert, sichtbare Ersatzteile von freien Herstellern zu verkaufen und einzubauen. Es geht darum, den Markt für sichtbare Ersatzteile für einen freien Wettbewerb zu öffnen und einen einheitlichen Binnenmarkt herzustellen. Dass dies keineswegs einer Teil-Enteignung der Designentwickler gleich kommt, wurde im voranstehenden Abschnitt ausführlich dargelegt. Die unabhängigen Ersatzteilehersteller konkurrieren nicht um bessere Designideen und eignen sich nicht die Designideen der Automobilhersteller an. Der Wettbewerb auf dem Ersatzteile- und Reparaturmarkt wird mit den Wettbewerbsparametern Preis und Qualität ausgefochten. Kreativität und Design ist hier nicht relevant. Während das Design auf dem Primärmarkt einen relevanten Wettbewerbsparameter darstellt, kommt es auf dem Sekundärmarkt für sichtbare Ersatzteile gerade nicht auf die Designleistung an. Ähnlich wie von jedem Restaurateur von Kunstwerken oder Gebäuden erwartet wird, dass er sein handwerkliches Geschick zur originalgetreuen Wiederherstellung und Instandsetzung nutzt, wird auch von den Herstellern sichtbarer Ersatzteile das perfekte Nachbauen der ursprünglich im Neuwagen eingebauten Teile erwartet. Solange der Restaurateur nicht komplette Kopien von Kunstwerken anfertigt und als angebliche Originale anbietet, ist er kein Fälscher und macht sich nicht des Plagiats schuldig. Fälschung, Plagiat und Produktpiraterie sind allesamt illegale Handlungen, die dadurch gekennzeichnet sind, dass die Adressaten einer Leistung über die Herkunft und den Urheber der Leistung getäuscht werden sollen.

Ziel der Produktpiraten ist es, durch eine Täuschung des Kunden die Reputation eines renommierten Unternehmens auszunutzen, um eigene Produkte zu vertreiben. Ein solches Vorgehen ist von den unabhängigen Teileherstellern gerade nicht beab-

---

würde mit dem Wegfall des Teileschutzes ... die Verteidigungsmöglichkeit gegen Piraterieprodukte unzumutbar eingeschränkt“.

sichtigt. Im Gegenteil. Im Falle der Fälschung oder der Produktpiraterie versucht ein verbrecherischer Produzent den Ruf einer bekannten Marke und das Vertrauen der Kunden gegenüber dieser Marke zu missbrauchen und ungerechtfertigt für seine eigenen Produkte zu nutzen. Die unabhängigen Teilehersteller im Bereich sichtbarer Kfz-Ersatzteile eignen sich nicht den Namen der Automobilhersteller an, sondern arbeiten unter eigenem Namen. Zum Teil genießen sie seit Jahrzehnten eigenständig einen hervorragenden Ruf.<sup>23</sup> Nach Einführung einer europaweiten Reparaturklausel werden alle Ersatzteilehersteller größtes Interesse am Aufbau einer guten Reputation haben, um im Wettbewerb bestehen zu können. Der vom federführenden Rechtsausschuss des Europäischen Parlaments am 20. November 2007 verabschiedete Vorschlag zur Einführung einer Reparaturklausel in die EU-Designschutzrichtlinie sieht sogar ausdrücklich eine „transparency clause“ vor, die die Teilehersteller gesetzlich verpflichtet, ihre Produkte durch Markenzeichen oder Markennamen eindeutig zu kennzeichnen, damit der Kunde über die Herkunft des Ersatzteiles eindeutig informiert ist.<sup>24</sup> Ein Teilehersteller, der auf diese Kennzeichnung verzichten würde, würde sich dann tatsächlich einer Verletzung des Designrechts und damit der illegalen Produktpiraterie schuldig machen. Tatsächlich ist es ohnedies viel naheliegender zu erwarten, dass die Teilehersteller auch im Falle der Zulieferung an die Automobilhersteller und an deren Vertriebs- bzw. Werkstattnetz versuchen werden, ihre eigene Marke stärker bemerkbar zu machen.<sup>25</sup> Schließlich erinnern zurzeit eher die Automobilhersteller an den Fall des Plagiats, wenn sie den Kunden im Glauben lassen, sie selbst hätten einen qualitativ hochwertigen Scheinwerfer produziert.

---

<sup>23</sup> Unter den Einzelteileherstellern finden sich renommierte Unternehmen wie beispielsweise Bosch, Hella oder Valeo.

<sup>24</sup> Artikel 14 (2) der Designschutzrichtlinie 98/71/EG würde nach diesem Vorschlag die folgende Formulierung erhalten: „ Absatz 1 kommt zur Anwendung, sofern die Verbraucher ordnungsgemäß über den Ursprung des zu Reparaturzwecken verwendeten Erzeugnisses durch Verwendung einer Kennzeichnung – beispielsweise eines Warenzeichens oder Firmennamens – oder in einer anderen geeigneten Form unterrichtet werden, so dass diese in Kenntnis der Sachlage unter miteinander in Wettbewerb stehenden Erzeugnissen für Reparaturzwecke wählen können.“

<sup>25</sup> Die Automobilhersteller können von ihren Teilezulieferern fordern, dass das Autohersteller-Markenzeichen auf den Teilen angebracht wird, die über ihre Distributionskanäle laufen. Laut Artikel 4 (1) I der Gruppenfreistellungsverordnung GVO 1400/2002 darf allerdings der Teilezulieferer nun nicht mehr daran gehindert werden, auch sein eigenes Markenzeichen zu verwenden (allein oder zusätzlich in Form des „double branding“).

### **III.2. Qualitäts- und Sicherheitsbedenken gegenüber geprüften und zugelassenen Kfz-Ersatzteilen sind unangebracht**

Die Einführung einer Reparaturklausel hat keine direkten Auswirkungen auf die Qualität und die Sicherheit von Autoersatzteilen. Die unter dem Namen der Teilehersteller ausgelieferten Ersatzteile im unabhängigen Händlernetz oder in unabhängigen Werkstätten entstammen zu bedeutenden Teilen derselben Produktion wie die in Neuwagen eingesetzten oder später über das Vertriebsnetz der Autohersteller ausgelieferten Teile. Aber auch in allen anderen Fällen gibt es keinerlei Grund, bei unabhängigen Herstellern geringere Qualität oder gar Sicherheitsmängel zu vermuten. Die Qualität der Ersatzteile unabhängiger Hersteller oder Händler unterliegt in allen Fällen den gleichen Vorschriften und den gleichen Kontrollen wie die der Automobilhersteller oder deren Zulieferer.

Die Reparaturklausel relativiert das andernfalls missbräuchlich auf den Sekundärmarkt ausgedehnte Recht des geistigen Eigentums an einer Designleistung. Es hat überhaupt keine Bedeutung hinsichtlich der Produktqualität oder Produktsicherheit. Um diesen fehlenden Zusammenhang zu durchschauen genügt es, sich daran zu erinnern, dass sich der zur Diskussion stehende Designschutz ausschließlich auf sichtbare Ersatzteile erstreckt. Alle nicht von außen sichtbaren Ersatzteile – wie beispielsweise der Motor, die Lenkung und die Bremsen – sind in keiner Weise vom Designschutz betroffen. Bezüglich dieser Ersatzteile stehen die Automobilhersteller im Wettbewerb mit unabhängigen Herstellern, ohne dass dies für die Verbraucher mit besonderen Schwierigkeiten bezüglich der Qualität und Sicherheit verbunden wäre.

Dennoch wird von interessierten Kreisen immer wieder versucht, Qualitäts- und Sicherheitsbedenken mit der Reparaturklausel in Verbindung zu bringen. Unter der Überschrift „Sicherheitsrisiken durch Nachbauteile“ führt der Verband der Autoindustrie beispielsweise in direkter Bezugnahme auf den Vorschlag der EU-Kommission zur Einführung der Reparaturklausel aus: „Gerade die Teile im Karosseriebereich weisen besondere Sicherheitsmerkmale auf, die bei einem Unfall lebensrettend wirken können. Diese Teile werden von den Fahrzeugherstellern und ihren Zulieferern auch regelmäßig getestet. (...) Ein beliebiger Nachbau von sicherheitsrelevanten

Teilen (...) würde sowohl für die Fahrzeuginsassen wie auch für die Verkehrsteilnehmer ein zusätzliches und unnötiges Sicherheitsrisiko darstellen.“<sup>26</sup>

Im Zusammenhang mit der Diskussion um eine Reparaturklausel schlägt allerdings niemand vor, die Qualität und Sicherheitskontrollen von Ersatzteilen ins Belieben der Hersteller zu stellen. Die Sicherheit und Qualität eines sichtbaren Kfz-Ersatzteils wird genauso wenig wie die Sicherheit und Qualität jedes nicht-sichtbaren Ersatzteils durch Regelungen des Designschutzes gewährleistet. Und weder die europäische Kommission, noch andere Befürworter der Reparaturklausel haben in diesem Zusammenhang jemals die Abschaffung oder Aufweichung von Regelungen zur Produkthaftung oder Produktsicherheit gefordert.

Jedes legal vermarktete Produkt unterliegt sowohl den Gesetzen zur Produkthaftungspflicht als auch zur allgemeinen Produktsicherheit. In Deutschland regelt das Produkthaftungsgesetz die Haftung eines Herstellers bei fehlerhaften Produkten. Voraussetzung der Produkthaftung ist, dass ein Fehler der schadensursächlichen Sache vorlag. Der Haftungsadressat ist in der Regel der Hersteller des Produktes.<sup>27</sup> Das deutsche Produkthaftungsgesetz genügt der EU-Richtlinie über die Haftung für fehlerhafte Produkte (85/374/EWG), ähnliche Vorschriften gelten in jedem Mitgliedsstaat der EU.

Mit dem Geräte- und Produktsicherheitsgesetz (GPSG), das im Jahre 2004 in Kraft trat, wurden das bisherige Gerätesicherheitsgesetz und das Produktsicherheitsgesetz zusammengefasst und somit die aktuelle EU-Richtlinie zur allgemeinen Produktsicherheit (2001/95/EG) umgesetzt. Im Falle der Kfz-Ersatzteile ist in Deutsch-

---

<sup>26</sup> Jahresbericht 2005 des Verbands der Automobilindustrie (VDA), S. 75. Auf Drängen der Automobilindustrie gab das Europäische Parlament eine Studie zur Sicherheitsgefährdung von Konsumenten und unbeteiligten Dritten durch Einführung einer Reparaturklausel in Auftrag. Pikanter Weise mussten die europäischen Automobilhersteller, vertreten durch die European Automobile Manufacturers Association (ACEA), auf Nachfrage der Autoren dieser Studie bekennen, dass sie keinen einzigen Fall einer tatsächlichen Gefährdung durch Ersatzteile anderer Hersteller oder unabhängige Werkstätten zu berichten wüssten. Vgl. Autopolis/Thatcham: "The consequences for the safety of consumers and third parties of the proposed directive amending Directive 98/71/EC on legal protection of design rights", September 2006, S. 33.

<sup>27</sup> Dabei gilt als Hersteller auch jeder, der sich durch Anbringen seines Namens, seiner Marke oder eines anderen Kennzeichens als Hersteller ausgibt. Ferner gilt jeder als Hersteller, der ein Produkt zum Zwecke des Vertriebs mit wirtschaftlichem Zweck im Rahmen seiner geschäftlichen Tätigkeit in den Geltungsbereich des Abkommens über den europäischen Wirtschaftsraum einführt. Kann der Hersteller des Produktes nicht festgestellt werden, so gilt der Lieferant als dessen Hersteller. – Gesetz über die Haftung für fehlerhafte Produkte vom 15.12.1989, § 4.

land das Kraftfahrt-Bundesamt für die Überwachung und Kontrolle der Produktsicherheit zuständig. Das Kraftfahrt-Bundesamt schaltet sich ein, wenn ihm Informationen über herstellerbedingte Mängel an Fahrzeugen oder Fahrzeugteilen bekannt werden. Es kann jederzeit Produkte zu Prüf- und Überwachungszwecken beim Hersteller oder Händler anfordern. Stellt sich heraus, dass ein Produkt nicht sicher ist, muss der Hersteller bzw. der Händler den Verbraucher vor dem nicht sicheren Produkt warnen und das entsprechende Produkt zurückrufen bzw. ganz vom Markt nehmen. Das Kraftfahrt-Bundesamt ist verpflichtet, der Öffentlichkeit über gefährliche Verbraucherprodukte Auskunft zu geben. Mit Hilfe des europäischen Schnellmeldesystems RAPEX (Rapid Exchange of Information System) wird der zügige Informationsaustausch über gefährliche Produkte innerhalb der EU ermöglicht.

Die Sicherheit von Autoteilen wird anhand des Typgenehmigungsverfahrens kontrolliert. Seit 1993 wird auf der Rechtsgrundlage der EG-Richtlinie 70/156/EWG eine allgemeine Betriebserlaubnis für serienmäßig gefertigte Kraftwagen erteilt, die sogenannte EG-Typgenehmigung. Eine EG-Typgenehmigung wird erteilt, wenn dokumentiert werden kann, dass die für die jeweilige Fahrzeugkategorie anwendbaren Einzelrichtlinien erfüllt sind.<sup>28</sup> Ziel ist es auch hier, den Bürger vor Gefahren zu schützen sowie dem Hersteller Rechtssicherheit zu geben. Um dieses Ziel zu erreichen, sind technische Mindestanforderungen festgelegt. Die Einhaltung der technischen Vorschriften wird von den so genannten technischen Diensten, z. B. dem Technischen Überwachungsverein (TÜV) geprüft. Diese müssen ihrerseits dem Kraftfahrt-Bundesamt im Dreijahreszyklus Rechenschaft über ihren Leistungsstand ablegen. Das Kraftfahrt-Bundesamt erteilt die Typgenehmigung nach Prüfung der Herstelleranträge und der Prüfberichte der technischen Dienste, wenn sämtliche Voraussetzungen erfüllt sind. Nach Erteilung prüft das Amt regelmäßig die Übereinstimmung der Produktion mit den genehmigten Typen. Mit diesem System zur Überwachung der Einhaltung der geltenden Mindeststandards wird in der EU sowohl die Sicherheit von Fahrzeugen als auch von einzelnen Fahrzeugteilen gewährleistet. Ein Autoteil, das von einem unabhängigen Teilehersteller hergestellt und legal vermark-

---

<sup>28</sup> Das EG-Typgenehmigungsverfahren ist im September 2007 in der Richtlinie 2007/46/EG zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für die Fahrzeuge vom September 2007 aktualisiert worden. Artikel 31 enthält die Bestimmungen für ein paralleles Autorisierungsverfahren für Teile oder Ausrüstungen, von denen ein erhebliches Risiko für das einwandfreie Funktionieren wesentlicher Systeme ausgehen kann.

tet wurde, entspricht denselben Sicherheitsanforderungen wie das durch den Automobilhersteller angebotene Ersatzteil.

Zusätzlich zu den rechtlichen Bestimmungen klären auch die Informationen von Automobilclubs, Verbraucherverbänden, öffentlichen Verbraucherberatern sowie privaten und halb-öffentlichen Produkttestern über die Qualität der Produkte einzelner Hersteller auf.

Unter den deutschen Automobilclubs ist beispielsweise der Allgemeiner Deutsche Automobil Club (ADAC) besonders bekannt. In seinem offiziellen Statement vor dem Rechtsausschuss des EU-Parlaments unterstützte der ADAC den Vorschlag der EU-Kommission zur Aufnahme einer Reparaturklausel in die europäische Designschutzrichtlinie unmissverständlich und begrüßte eine solche Regelung nachdrücklich im Interesse der Autofahrer. Unter anderem stellte er heraus, dass der Automobilclub keinerlei Zweifel an der Sicherheit von Ersatzteilen unabhängiger Hersteller und Händler hege: „Die von der Industrie ins Feld geführten erheblichen Sicherheitsrisiken für den Verbraucher sind aus Sicht des ADAC nicht nachvollziehbar. (...) Dem ADAC liegen sowohl aus seinen Crash-Tests, aber auch aus den umfassenden Mitglieder- und Sachverständigenkontakten keine negativen sicherheitsrelevanten Erfahrungen hinsichtlich des Einsatzes von nachgebauten Ersatzteilen vor.“<sup>29</sup>

Die Stiftung Warentest untersucht und vergleicht als unabhängige Institution in regelmäßigen Abständen auch Produkte aus der Automobilbranche. Im Jahre 2003 testete die Stiftung Warentest verschiedene freie Werkstätten und kam zu dem Ergebnis, dass sie eine empfehlenswerte und preiswerte Alternative zu den Vertragswerkstätten bieten.<sup>30</sup>

Bezüglich geprüfter und zugelassener Ersatzteile unabhängiger Hersteller sind nicht mehr Qualitäts- und Sicherheitsbedenken angebracht als bezüglich der durch die Autohersteller angebotenen Ersatzteile. Qualitäts- und Sicherheitsbedenken bestehen nur gegenüber illegalen Reparaturleistungen und gefälschten Ersatzteilen. Wenn Produktkontrollen betrügerisch unterlaufen werden, eine Produkthaftung

---

<sup>29</sup> Statement des ADAC zur Aufnahme einer Reparaturklausel in die Designschutz-Richtlinie 98/71/EC – “Public Hearing on „Legal protection of designs for spare parts? – Impact on Industry and Consumers“, 21.4.2005.

<sup>30</sup> „Freie Autowerkstätten – konkurrenzfähig“ in test 09/2003, S.85 ff.

schwer durchzusetzen ist und qualitativ schlechte Produkte oder Leistungen sich unberechtigter Weise die Reputation anderer anzueignen versuchen, kann natürlich auch die Sicherheit in Frage gestellt sein. Vor solchen betrügerischen Machenschaften schützt allerdings auch ein ausgedehnter Designschutz nicht, im Gegenteil.

### **III.3. Indirekt verschärft die mangelnde Konkurrenz ohne Reparaturklausel die Gefahr der Produktpiraterie und rechtfertigt damit auch Qualitäts- und Sicherheitsbedenken**

Indirekt sind sehr wohl Auswirkungen der Entscheidung über die Einführung einer Reparaturklausel in den Designschutzvorschriften auf Qualität und Sicherheit zu erwarten. Ohne Aussagen über das Ausmaß dieser indirekten Wirkungen treffen zu können, lassen sich aus ökonomischer Perspektive doch klare Tendenzaussagen treffen. Die Gefahr vor Produktpiraterie und illegalen Reparaturleistungen steigt nicht durch die Einführung einer Reparaturklausel, wie von der Automobilindustrie vorgebracht wird, sondern durch deren Verweigerung. Aus ökonomischer Sicht lässt die Einführung von Wettbewerb auf dem Produktmarkt für sichtbare Ersatzteile aus zwei Gründen erwarten, dass sich die Qualität der in der Europäischen Union verwendeten sichtbaren Ersatzteile tendenziell erhöhen wird.

Zum Ersten steht zu erwarten, dass konkurrierende Hersteller im Wettbewerb um die Gunst der Konsumenten auch die Qualität ihrer Produkte als Wettbewerbsparameter nutzen. Im Wettbewerb untereinander wird die Belastbarkeit, Zuverlässigkeit und Haltbarkeit der Ersatzteile, ebenso wie die Passgenauigkeit und die perfekte Imitation eine Rolle spielen. Allgemein erwarten Ökonomen vom dynamischen Geschäftsgeschehen der Unternehmen im Wettbewerb eher Produkt- und Prozessinnovationen als von der selbstsicheren Trägheit quasi-monopolistisch geschützter Unternehmen.<sup>31</sup> Die Einführung von Wettbewerb lässt also bereits an sich eine höhere Qualität der angebotenen Ersatzteile erwarten.

---

<sup>31</sup> Um diesen Gedanken zu verdeutlichen kann überspitzt formuliert werden, dass bei quasi-monopolistischen Ersatzteileherstellern kein ökonomischer Anreiz dafür besteht, eine höhere Qualität oder Zuverlässigkeit anzubieten, als gesetzlich gefordert wird. Im Gegenteil, aus monopolistischer Sicht wäre eine lange Lebensdauer eines Kfz-Teiles gleichbedeutend mit einem relativ niedrigen Ab-

Zum Zweiten wird weiter unten noch ausgeführt, dass durch eine Reparaturklausel und freien Wettbewerb die Preise für Ersatzteile und Reparaturen sinken werden. Aufgrund des sinkenden Preises wird sich die Nachfrage nach sichtbaren Ersatzteilen erhöhen, was tendenziell aus zwei unterschiedlichen Gründen für eine höhere Sicherheit auf europäischen Straßen führt. Die höhere Nachfrage nach sichtbaren Ersatzteilen wird in erster Linie darauf zurück zu führen sein, dass heute aufgrund des höheren Preises unterlassene kosmetische Reparaturen nun nachgefragt werden. Unterstellt man, dass heute manche lockere Stoßstange und von Steinschlag angebrochene Windschutzscheibe nicht repariert und vom Autobesitzer fälschlicherweise als rein kosmetisches Luxusproblem interpretiert wird, könnte sich bei steigender Nachfrage nach diesen Reparaturleistungen durchaus die eine oder andere sicherheitsrelevante Reparatur ergeben. Gleichzeitig bewirkt der niedrigere Preis für geprüfte und zugelassene Kfz-Ersatzteile aber auch ein Sinken des aus ökonomischer Sicht maßgeblichen Preisunterschieds zwischen einer legalen und damit qualitätsgeprüften Reparatur und einer illegalen Reparatur mit ungeprüften gebrauchten oder gefälschten Ersatzteilen, gegebenenfalls in illegaler und damit unzuverlässiger Schwarzarbeit. Sowohl aus der Sicht der Nachfrager, als auch aus der Perspektive der Anbieter verliert die illegale Reparatur umso mehr an Attraktivität, je eher eine legale Versorgung mit qualitätsgeprüften und sicheren Ersatzteilen bezahlbar scheint bzw. je eher ein legales Angebot an Produkten und Dienstleistungen erreichbar wird.

Der Tendenz nach kann somit durchaus erwartet werden, dass die Einführung einer europaweiten Reparaturklausel indirekt sowohl den Anreiz zu Produktpiraterie und Fälschung senken, als auch die Qualität und Sicherheit der europäischen Kraftfahrzeuge erhöhen wird.

## **IV. Die Einführung einer Reparaturklausel und unverzerrter Wettbewerb in einem einheitlichen Binnenmarkt erhöhen die Produktivität und senken die Verbraucherpreise**

### **IV.1. Die freie Hersteller- und Händlerwahl für 50 Prozent der Fahrzeugbesitzer in der EU bedeutet nicht die Verwirklichung von 50 Prozent der möglichen Wettbewerbsvorteile**

Wie erwähnt herrscht derzeit in der Europäischen Union im Allgemeinen und in Deutschland im Besonderen eine schwer durchschaubare Situation. In 10 der 27 Mitgliedsstaaten, und damit am Wohnsitz von etwa der Hälfte aller Fahrzeugbesitzer in der Europäischen Union, gelten Reparaturklauseln. In Deutschland gibt es keine Reparaturklausel, die Automobilindustrie duldet jedoch die Herstellung, Vermarktung und Verwendung von Ersatzteilen unabhängiger Hersteller und Händler, sichert sich also nicht konsequent die theoretisch nach offizieller Gesetzeslage denkbare quasi-monopolistische Situation auf dem Markt für sichtbare Ersatzteile.

Es ist wichtig zu betonen, dass dieser Status quo weit davon entfernt ist, auch nur auf einem einzigen nationalen Ersatzteilemarkt eine ähnliche Situation herzustellen, wie sie bei einem freien Wettbewerb innerhalb der Europäischen Union zu erwarten wäre. Es ist falsch zu glauben, in den Mitgliedsstaaten mit liberalisierten Märkten seien bereits alle Vorteile eines freien Wettbewerbs zu beobachten.

Ziel der EU ist es, einen einheitlichen Binnenmarkt zu schaffen. Die Zielsetzungen des Binnenmarktes sind jedoch nicht allein durch die Anwendung der vier Freiheiten – freier Waren-, Dienstleistungs-, Personen- und Kapitalverkehr – erreicht. Der Erfolg des Binnenmarktes hängt stark davon ab, dass die Wettbewerbs- und Aufsichtsbehörden gleiche Bedingungen für den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr garantieren. Unternehmen müssen darauf vertrauen können, dass sie überall gleiche Wettbewerbsbedingungen vorfinden, Konsumenten müssen in der Lage sein, die Angebote unterschiedlicher Unternehmen zu vergleichen. Ziel der Einführung einer Reparaturklausel ist neben einer Liberalisierung des EU-Ersatzteilemarktes auch eine Harmonisierung der nationalstaatlichen Gesetzgebungen.

Die Vorteilhaftigkeit eines einheitlichen Binnenmarkts in der Europäischen Union basiert auf der ökonomischen Gewissheit, dass ein großer Binnenmarkt eine bessere

Arbeitsteilung und Spezialisierung ermöglicht als kleine separierte Teilmärkte. Je größer der relevante Markt ist, auf dem Hersteller, Händler und auch Werkstätten untereinander in Konkurrenz stehen, umso effizienter wird die Ausnutzung komparativer Vorteile einzelner Anbieter gelingen. Je größer der einheitliche Binnenmarkt ist, umso stärker diszipliniert der Konkurrenzkampf der Wettbewerber untereinander. Erst im Wettbewerb werden Unternehmen gezwungen, die Preise verbraucherfreundlich auf ein kostendeckendes Minimum zu senken, die Qualität im permanenten Wettstreit mit den Konkurrenten ständig zu erhöhen und sowohl bei der Entwicklung der Produkte als auch bei Beratung und Service den Kundenwünschen möglichst nahe zu kommen.

Die im Status quo herrschende Zweiteilung Europas in Staaten mit liberalisierten Märkten für sichtbare Ersatzteile und in Staaten mit geschützten Märkten für diese Ersatzteile, führt zu einem kleineren Markt und weniger intensivem Wettbewerb aber auch zu unmittelbaren Wettbewerbsverzerrungen. Beides impliziert verschenkte Effizienzgewinne und unnötig hohe Kosten.

So kann beispielsweise ein deutscher unabhängiger Teilegroßhändler im Saarland seine Scheinwerfer nicht auch Kunden in Frankreich anbieten, weil dort ein rigoroser Designschutz herrscht. Seine Produkte sind in Frankreich illegal, sein Angebot an französische Werkstätten oder Autobesitzer würde nicht nur zivilrechtlich, sondern sogar strafrechtlich verfolgt. Bis zur Durchsetzung eines Transitrechts vor dem Europäischen Gerichtshof engagierte sich der französische Staat bezüglich des Wettbewerbsschutzes auf dem Sekundärmarkt für Kfz-Teile sogar so stark, dass Ersatzteile unabhängiger Hersteller auf dem Landweg ins liberalisierte Spanien durch die Zollbehörden sichergestellt und die LKW-Fahrer festgesetzt wurden.<sup>32</sup> Der deutsche Teilehändler im Saarland verliert durch die unterschiedliche Gesetzgebung bzw. die unterschiedliche Praxis einen großen Teil seines in einem einheitlichen Binnenmarkt natürlichen Absatzmarktes. Dadurch kann er seine Scheinwerfer jedoch auch auf dem Markt, auf dem er agieren kann, nicht zu dem Preis anbieten, den er bei größeren Absatzmengen im einheitlichen Binnenmarkt allen Kunden anbieten könnte.

---

<sup>32</sup> Vgl. das EUGH-Urteil RS C-23/99 v. 26.9.2000 „Kommission / Frankreich“ und Gerhard Riehle: Kapitulierte Europa vor der Ersatzteilverfrage? „Free-for-all“ und das künftige europäische Musterrecht, in: Europäisches Wirtschafts- und Steuerrecht, Heft 11/1997, S. 364.

Ein unabhängiger Scheinwerferhersteller kann mögliche Größenvorteile in seiner Produktion nicht ausnutzen, weil ihm nur die Hälfte des europäischen Binnenmarktes als Absatzmarkt zur Verfügung steht.

Darüber hinaus bewirken unterschiedliche Wettbewerbsregeln aber auch unmittelbare Wettbewerbsverzerrungen. Besonders augenscheinlich ist dies am Beispiel des so genannten Reparaturtourismus zu erkennen, mit dem Autobesitzer in grenznahen Regionen hohen Reparaturkosten auszuweichen versuchen. Beispielsweise könnten französische Fahrzeugbesitzer belgische, spanische, italienische und zurzeit auch deutsche freie Werkstätten nahe der Grenze anfahren, um dort defekte Scheinwerfer, Stoßstangen oder Windschutzscheiben auswechseln zu lassen. Damit könnten die Fahrzeugbesitzer Kosten sparen, denn die Preise für sichtbare Ersatzteile liegen nach Untersuchungen der Europäischen Kommission in Ländern mit Designschutz deutlich über den Preisen in Ländern mit Reparaturklausel.<sup>33</sup> Allerdings würden zum Zweck der individuellen Kostenersparnis der Fahrzeugbesitzer aus gesamtwirtschaftlicher Sicht auf verschwenderische Weise Zeit und Benzin verbraucht, die Straßen stärker befahren und die Umwelt mehr belastet als eigentlich erforderlich. Vor allem aber würde bei der Auswahl der bevorzugten Werkstatt nicht die Werkstatt aufgesucht, die aufgrund der eigentlich erwünschten Leistungen ihres handwerklichen Könnens, der räumlichen Nähe zum Wohnort und des besten Services das attraktivste Bündel aus Leistung und Preis anbietet, sondern eine womöglich sowohl hinsichtlich der handwerklichen Qualität als auch bezüglich des Services schlechtere Werkstatt, die aber aufgrund des durch unterschiedliche Gesetzgebungen günstigeren Ersatzteils im Preis-Leistungs-Vergleich besser abschneidet. Ähnlich bewirkt die uneinheitliche Regelung Verzerrungen auch innerhalb der Mitgliedstaaten mit libera-

---

<sup>33</sup> „Die Untersuchung betraf Preise für 11 Ersatzteile für 20 Automodelle in 9 Mitgliedstaaten sowie in Norwegen. Von diesen Ländern gewähren 6 Geschmacksusterschutz für die betreffenden Ersatzteile. Bei den 4 anderen ist dies nicht der Fall. Es stellte sich heraus, dass die Preise für 10 dieser Ersatzteile in den Mitgliedstaaten mit Musterschutz erheblich über diejenigen ohne einen solchen Schutz liegen. Bei dem einzigen Ersatzteil, bei dem der Preis nicht erheblich höher liegt, handelt es sich um den Kühler. Dieser ist das einzige Teil der untersuchten Stichprobe für das kein Gebrauchsmusterschutz zur Anwendung kommt (...) Bei den anderen Ersatzteilen wie Stoßstangen, Türen, Kotflügeln, Lampen, Heckklappen und Motorhauben waren die Preise in Mitgliedstaaten mit Gebrauchsmusterschutz zwischen 6,4 und 10,3 % höher. Diese Ergebnisse zeigen, dass Kfz-Hersteller in ihrer Eigenschaft als Rechtsinhaber in den betreffenden Mitgliedstaaten ihre starke Marktmacht zu Lasten der Verbraucher ausüben.“ – Aus der Begründung des Vorschlags für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/71/EG über den rechtlichen Schutz von Mustern und Modellen – Vorlage der Kommission – KOM(2004) 582 endgültig vom 14.09.2004, S. 2-3.

lisierten Märkten. In Belgien kann sich aufgrund der zusätzlichen Nachfrager aus Frankreich eventuell eine Werkstatt im grenznahen Gebiet besser behaupten als eine weiter von der Grenze entfernte Werkstatt mit höherem handwerklichen Können und freundlicherem Service.

Es bleibt nicht bei den exemplarisch beschriebenen Wettbewerbsverzerrungen auf dem Sekundärmarkt. Vielmehr folgen entsprechende Wettbewerbsverzerrungen auf mit dem Ersatzteilemarkt verbundenen Märkten, also insbesondere auf dem vorgelagerten Neuwagenmarkt. Schon aus Gründen der Vergleichbarkeit und des Wettbewerbs zwischen den Automobilherstellern in verschiedenen Ländern, ist es zweckmäßig, in allen europäischen Ländern gleiche Regeln zu haben. Wenn in Ländern ohne Reparaturklausel Quersubventionierungen vom Ersatzteilemarkt auf den Neupreis üblich sind, in anderen Mitgliedstaaten der Europäischen Union solche Quersubventionierungen aber durch Reparaturklauseln ausgeschlossen sind, dann müssten Neuwagenkäufer mögliche Preisaufschläge für das Design in den Ersatzteilpreisen berücksichtigen. Zur besseren Markttransparenz wäre es durchaus wünschenswert, wenn die Kunden beim Vergleich von Neuwagenpreisen keine komplizierten Berechnungen über spätere Unterschiede im Sekundärmarkt anstellen müssten. Vor allem aber ermöglicht die unterschiedliche Regelung eine Quersubventionierung der Neuwagenpreise auch über Ländergrenzen hinweg. Ein Autohersteller mit großen Marktanteilen auf Märkten mit Designschutz könnte dank der überhöhten Preise auf dem Sekundärmarkt für sichtbare Ersatzteile in diesen Ländern seine Neuwagenpreise in anderen Ländern höher subventionieren als andere Autohersteller.

Eine Harmonisierung der Designrichtlinie in Richtung Liberalisierung ermöglicht den Marktteilnehmern in der EU, auf der Grundlage eines einheitlichen Regelwerkes tätig zu sein. Der deutsche Teilehersteller könnte seine Scheinwerfer ohne Hindernisse in Frankreich verkaufen und umgekehrt. Der französische Fahrzeugbesitzer würde sich eine Werkstatt nach Preis- und Qualitätskriterien aussuchen können. In Ländern mit bisher vollständigem Designschutz wie Frankreich wären die positiven Wirkungen auf das Preisniveau und die Qualität der Leistungen sicherlich am deutlichsten spürbar. Aber auch auf den bislang schon liberalisierten Ersatzteilemärkten würden positive Wettbewerbswirkungen zu verzeichnen sein. Insgesamt würden der Ersatzteilehan-

del und der Markt in Europa wachsen. Mit der Marktgröße würde sich auch der Wettbewerb intensivieren.

#### **IV.2. Ein vorübergehend geduldeter Wettbewerb hat wenig mit dem freien Wettbewerb unter Rechtssicherheit gemein**

Auch die Tatsache, dass die Automobilindustrie in Deutschland zurzeit darauf verzichtet, den theoretisch rechtlich einklagbaren Monopolschutz einzufordern und damit mögliche Preisaufschläge durchzusetzen, sollte nicht mit der Situation eines tatsächlich gesicherten Wettbewerbsmarktes verwechselt werden. Die unsichere Gesetzeslage führt selbstverständlich zu mittelbaren Marktzutrittsbeschränkungen und starken Investitionshemmnissen auf dem Markt für sichtbare Ersatzteile. Die bereits am Markt bestehenden unabhängigen Hersteller und Händler investieren nur begrenzt in ihre Unternehmen, da sie ständig unter der Bedrohung stehen, ihres Geschäftsfelds beraubt zu werden. Potenzielle weitere Marktteilnehmer werden durch die rechtliche Unsicherheit vom Markteintritt abgehalten. Autoteilezulieferer sehen sich gezwungen, auf Diktate über Lieferkonditionen und Preise der übermächtigen Automobilhersteller einzugehen, da die Alternative der ausschließlichen Belieferung unabhängiger Händler und Werkstätten höchst unsicher und quantitativ zu gering ist.

Selbstverständlich ist deshalb die Behauptung der deutschen Automobilindustrie als falsch zurückzuweisen, zum Schutz der Verbraucher genüge es, mittels des Wettbewerbsrechts lediglich die missbräuchliche Ausübung des Designschutzrechts auszuschließen.<sup>34</sup> Bereits die Unterbindung der Wettbewerbsdynamik, die in einem freien Markt zu erwarten wäre, sichert den Automobilherstellern große Marktanteile und beachtliche Preisaufschläge.

Auch diese Auswirkungen der Rechtsunsicherheit beschränken sich nicht auf deutsche unabhängige Hersteller oder Händler, sondern entfalten sich auf dem gesamten europäischen Markt für sichtbare Autoersatzteile. Unmittelbar betroffen sind selbstverständlich alle unabhängigen Hersteller und Händler, die tatsächlich oder potenziell den deutschen Markt bedienen. Darüber hinaus geht es aber bezüglich der Kalkulation von Investitionen, von Markteintritten, von der Entwicklung neuer Produktions-

---

<sup>34</sup> Vgl. Jahresbericht 2005 des Verbands der Automobilindustrie (VDA), S. 77.

verfahren, etc. um die Rechtsunsicherheit in der gesamten Europäischen Union. Zurzeit sind tatsächlich oder potenziell unabhängige Hersteller und Händler bezüglich des halben Absatzmarktes für sichtbare Kfz-Ersatzteile auf Spekulationen darüber angewiesen, ob und wie lange es der Automobilindustrie noch gelingen wird, die Einführung des freien Wettbewerbs weiter zu verschleppen.

### **IV.3. Freier Wettbewerb führt zu sinkenden Preisen**

Es muss nicht ausführlich dargelegt werden, dass bei Öffnung eines bislang quasi-monopolistisch beherrschten Marktes für Wettbewerber oder einer Intensivierung des Wettbewerbs auf einem Markt generell mit sinkenden Endverbraucherpreisen gerechnet werden kann. Diese Erkenntnis liegt der Wettbewerbspolitik der Europäischen Union im Ganzen und der Wettbewerbspolitik der allermeisten Mitgliedstaaten zugrunde und wurde in den letzten Jahrzehnten auf allen liberalisierten Märkten eindrucksvoll bestätigt. Selbstverständlich kann damit gerechnet werden, dass die heute noch beobachtbaren Preisdifferenzen zwischen Mitgliedstaaten mit und ohne Designschutz für sichtbare Ersatzteile zugunsten der Autobesitzer verschwinden werden.

Selbst wenn die heute auf den geschützten Märkten durchsetzbaren Preisaufschläge vollständig zur Quersubventionierung der Neuwagenpreise genutzt würden, ist es nahezu ausgeschlossen, dass die Neuwagenpreise im Falle der europaweiten Einführung einer Reparaturklausel entsprechend angehoben würden. Eine solche Preiserhöhung auf dem Primärmarkt wäre nur dann durchsetzbar, wenn die Gewinnmargen der Hersteller im harten Wettbewerb der Automobilhersteller auf dem Neuwagenmarkt auf ein kostendeckendes Minimum herabkonkurriert wären und die Neuwagenkäufer eine dem Preisaufschlag entsprechende Zahlungsbereitschaft aufweisen würden. Es wäre ein äußerst verblüffender Zufall, wenn die Zahlungsbereitschaft der Neuwagenkäufer für die Designleistungen der Autohersteller exakt den bisher ungerechtfertigter Weise durchsetzbaren Gewinnanteilen am Preis für sichtbare Ersatzteile entsprechen würden.

Die Preise auf dem Markt für Kotflügel, Spiegel, Stoßstangen, Motorhauben, Scheinwerfern und Windschutzscheiben werden bei einer europaweiten Einführung

einer Reparaturklausel und der Schaffung eines freien Wettbewerbs unter Rechtssicherheit aber nicht nur deshalb sinken, weil die Automobilhersteller auf ungerechtfertigte Gewinnmargen verzichten müssen. Viel wichtiger sind die zu erwartenden dynamischen Wettbewerbswirkungen.

Mit Einführung der Rechtssicherheit und mit der Verdopplung des Absatzmarktes innerhalb der Europäischen Union würde ein bisher zurückgehaltener Investitionsstau aufgelöst und eine bislang unterdrückte Wettbewerbsdynamik auf dem Markt für sichtbare Ersatzteile freigesetzt. Investitionen in moderne Produktionsstätten und die Entwicklung von Produktionsverfahren, Investitionen in eine bessere Logistik und Distribution, Service- und Verwaltungsstrukturen, Vertriebsnetze, etc. wären die Folge. Solche Investitionen und der einsetzende harte Konkurrenzkampf um die bestmögliche Bedienung der Kundenwünsche setzen Produktivitätssteigerungen frei, die bei der Betrachtung der vorher geschützten Märkte regelmäßig maßlos unterschätzt werden.

Sowohl die initiale Preisreduktion aufgrund der unter Wettbewerbsdruck geratenden Hersteller und deren sukzessive Reduktion ihrer Gewinnaufschläge als auch die im Rahmen der wettbewerbsgetriebenen Produktivitätssteigerung folgenden Preissenkungen bewirken ihrerseits Mengenreaktionen der Verbraucher. Bei sinkenden Preisen und tendenziell verbesserten Leistungen erwarten Ökonomen eine steigende Nachfrage. Dieser ohnehin auf beinahe jedem Gütermarkt gültige Zusammenhang gilt beim Markt für sichtbare Ersatzteile ganz besonders, da es sich hier in vielen Fällen um kosmetische Reparaturen handelt, die einen gewissen Luxusgutcharakter aufweisen. Aus nahe liegenden Gründen reagiert die Nachfrage nach Luxusgütern besonders preiselastisch. Im Falle zerkratzter Stoßstangen und verbeulter Kotflügel ist daher bei sinkenden Preisen noch viel stärker mit einer steigenden Nachfrage zu rechnen als bei einem proportional gleich großen Preisrückgang für Kühler oder Bremsbeläge.<sup>35</sup>

---

<sup>35</sup> Bei niedrigeren Preisen gewinnt nicht nur die Möglichkeit eines Austauschs der verbeulten Stoßstange oder des zerkratzten Kotflügels im Vergleich zum Unterlassen des Werkstattbesuchs und Hinnehmen des schadhafte Erscheinungsbildes an Attraktivität. Gleichfalls wird sich ein Teil der heute beobachtbaren Nachfrage nach Ausbesserungsarbeiten an beschädigten Autoteilen in Nachfrage nach Ersatzteilen wandeln, weil sich die Autobesitzer bei niedrigeren Preisen für Ersatzteile häufiger für den Austausch eines beschädigten Teils entscheiden werden.

Die steigende Nachfrage wiederum erfordert und ermöglicht größere Stückzahlen. Damit wird zum einen der Markt für eine zunehmende Anzahl von Unternehmen attraktiv und tragfähig, was wiederum die Wettbewerbsintensität erhöht. Zum anderen sinken in vielen Produktionsbereichen zumindest bis zu einem gewissen Ausmaß die Herstellungskosten pro Stück mit zunehmender Ausbringungsmenge. Mit der Verwirklichung solcher Skaleneffekte in der Produktion, können wiederum die Angebotspreise weiter gesenkt werden.

Aber nicht nur die Nachfrage nach sichtbaren Ersatzteilen kann durch die Preissenkung steigen, sondern auch die Nachfrage in völlig anderen Sektoren. So kann ein Fahrzeugbesitzer nun nach der Reparatur seines Scheinwerfers zusätzlich noch ins Kino gehen oder eine CD kaufen.

Die Verbraucher profitieren unzweifelhaft von einem freien Wettbewerb. Die Einführung einer Reparaturklausel würde den Wettbewerb auf dem Ersatzteilemarkt intensivieren, zu Produktivitätssteigerungen, präferenzgerechten Leistungen und Qualitätssteigerungen und vor allem zu sinkenden Preisen führen. Aufgrund der dynamischen Veränderungen des gesamten Marktes geht es bei der Einführung von Wettbewerb auf dem europäischen Markt für sichtbare Ersatzteile um viel mehr als nur um den Abbau der heute beobachtbaren Preisunterschiede zwischen den Ersatzteilpreisen in verschiedenen Ländern.

## **V. Freier Wettbewerb birgt Chancen für mehr Beschäftigung – Wettbewerbsbeschränkungen gehen auf Kosten aller**

Designschutzregelungen, so wie das Recht des geistigen Eigentums insgesamt, sind völlig ungeeignete Instrumente, um beschäftigungspolitische Ziele zu verfolgen. Darüber besteht wohl kaum Zweifel. Dennoch glauben Protagonisten eines auch auf den Sekundärmarkt ausgedehnten Designschutzes in der Diskussion immer wieder davor warnen zu müssen, dass im Falle der europaweiten Einführung einer Reparaturklausel mit Arbeitsplatzverlusten in der Automobilindustrie zu rechnen sei. Bevor auf einzelne Wirkungen der Wettbewerbsöffnung eingegangen wird, soll bereits an dieser Stelle klar und unmissverständlich betont werden, dass die generell positive Beschäftigungswirkung einer höheren Wettbewerbsintensität völlig

unbezweifelt ist. Tatsächlich sind verlässliche Prognosen über quantitative Beschäftigungswirkungen für den Fall der Einführung einer Reparaturklausel nicht auf seriöse Weise zu erstellen. Der Wettbewerb ist insbesondere deshalb begrüßenswert, weil er den Marktakteuren viele Entwicklungsmöglichkeiten aufzeigt, die ohne ihn unentdeckt bleiben würden. Die Unmöglichkeit exakter Prognosen liegt daher in der Natur der Sache. Qualitative Richtungsaussagen können hingegen sehr wohl getroffen werden. Die wichtigste ist, dass die Anbieter in vermachteten oder gar monopolistischen Märkten ihre Preisaufschläge nur deshalb durchsetzen können, weil die Kunden nicht oder nur zu hohen Kosten auf andere Anbieter ausweichen können. Da die Kunden jedoch weiterhin über die nachgefragte Menge entscheiden können, müssen Anbieter mit Marktmacht bei höheren Preisen mit einer geringeren Absatzmenge rechnen. Wie bereits im letzten Abschnitt gezeigt wurde, werden die Einführung einer Reparaturklausel und die Öffnung des Sekundärmarktes für Autoersatzteile für den freien Wettbewerb zu niedrigeren Endverbraucherpreisen und einer höheren Absatzmenge auf diesem Markt führen. Soweit höhere Absatzmengen bei unveränderter Produktionstechnologie bereits mit höherer Beschäftigung in der Herstellung und dem Vertrieb von sichtbaren Ersatzteilen einhergehen, ist die Gesamtwirkung auf die Anzahl der Arbeitsplätze mit Sicherheit positiv, weil auch die Nachfrage in den anderen Sektoren tendenziell steigt.

#### **V.1. Die Verkürzung der Betrachtung auf die Gefährdung heute bestehender Arbeitsplätze bei den etablierten Automobilherstellern ist inakzeptabel**

Bei der europaweiten Einführung einer Reparaturklausel würden die Automobilhersteller und ihre Zulieferer bzw. ihre vertraglich gebundenen Werkstätten mit unabhängigen Teileherstellern, unabhängigen Händlern und Werkstätten in einen intensiven Wettbewerb treten müssen. In einem solchen Wettbewerb werden letztlich die kostengünstigsten und verbraucherfreundlichsten Unternehmen die Nachfrage an sich ziehen. Im Wettbewerb werden die Automobilhersteller gezwungen, ihre bisherigen Preis-Leistungs-Angebote zu überprüfen und gegebenenfalls zu verbessern, um am Markt bestehen zu können. Sie werden ihre Produktivität erhöhen und ihre Stückkosten senken, um ihre Wettbewerbsposition zu verbessern. Letztlich sind es diese Maßnahmen, die Arbeitsplätze dauerhaft sichern. Trotz dieser Bemühungen ist

es natürlich denkbar, dass die Automobilhersteller, ihre Zulieferer und ihre Vertragswerkstätten in diesem Wettbewerb um die Gunst der Autobesitzer mit der Zeit einen Teil der bisherigen Nachfrage an Konkurrenten verlieren. Allerdings verfügen die Automobilhersteller und ihre Partner mit ihren übermächtigen Marktanteilen zum Zeitpunkt der Liberalisierung über recht gute Startbedingungen. Die neuen Wettbewerber müssen sich das Vertrauen der Kunden erst sukzessive erarbeiten und eine entsprechende Reputation aufbauen. Die Automobilhersteller, ihre Zulieferer und ihre Vertragswerkstätten können ihren Marktanteil behaupten oder sogar ausbauen, solange sie diejenigen sind, die besonders effizient produzieren und die Wünsche des Kunden erfüllen. An der Anzahl der Arbeitsplätze würde sich zunächst nichts ändern, da sie in der Lage wären, ihre Marktanteile auch im Wettbewerb zu behaupten. Der Unterschied bestünde allein darin, dass sie ihre Preise senken müssten. Das würde den Konsumenten zugute kommen. In diesem Fall gäbe es keinen Grund, den Verlust von Arbeitsplätzen zu befürchten.

Es zeugt von einem erstaunlich schwachen Selbstbewusstsein bezüglich der eigenen Leistungsfähigkeit, wenn die deutschen Automobilhersteller in Anbetracht dieser Gegebenheiten dennoch davon ausgehen, dass ein Wegfall des Designschutzes zu „erheblichen Einschnitten“ bei den „rund 50.000 Menschen in den Fabrikationsbereichen Blechteile, Glas und Leuchten“ führen werde.<sup>36</sup>

Selbst wenn die Automobilhersteller und ihre Partner im freien Wettbewerb auf dem Markt für sichtbare Ersatzteile aufgrund mangelnder Wettbewerbsfähigkeit Marktanteile verlieren sollten, gilt es aus gesamtwirtschaftlicher und gesellschaftspolitischer Sicht aber selbstverständlich zu berücksichtigen, dass dann im Gegenzug bei unabhängigen Herstellern, Händlern und Werkstätten entsprechend neue Beschäftigungsmöglichkeiten entstehen werden. In diesem Fall kommt es zwar auf der Seite der Automobilhersteller zu einem Beschäftigungsrückgang, aber ein großer Teil dieser Arbeitsplätze würde zu den freien Akteuren am Ersatzteilemarkt wandern. Der

---

<sup>36</sup> Vgl. Jahresbericht des Verbands der Automobilindustrie (VDA) 2007, S. 80. Besonders verblüffend ist diese Befürchtung allerdings vor dem Hintergrund des an anderer Stelle immer wieder beteuerten Verzichts der Autoindustrie auf eine Ausnutzung der Wettbewerbsbeschränkung. Wie mit Fantasiestimmen und völlig aus der Luft gegriffenen Behauptungen versucht wird, irrationale Ängste bezüglich der Beschäftigungseffekte zu schüren, zeigt noch eindrucksvoller die noch wesentlich unverständlichere Behauptung der European Automobile Manufacturers Association (ACEA), bei Einführung einer Reparaturklausel würden in Europa 50.000 Arbeitsplätze für hochbezahlte und hochqualifizierte Experten aus den Bereichen Modell-Design und Entwicklung verloren gehen und nach Asien abwandern. – Vgl. „Design Rights for Visible Spare Parts of Motor Vehicles: Fair and Necessary“.

Fahrzeugbesitzer, der einen neuen Scheinwerfer benötigt, würde nach wie vor dieselbe Arbeitsleistung nachfragen. Es käme also lediglich zu einer Strukturveränderung auf dem Ersatzteilemarkt ohne Arbeitsplatzverluste. Im Wettbewerb mögen sich also Produktionsanteile und damit zusammenhängende Arbeitsplätze von der Automobilindustrie, ihren Zulieferern und ihren Vertragswerkstätten zu freien Teileherstellern, Händlern und Werkstätten verlagern. Dies ist aber keineswegs gleichbedeutend mit einem Verlust an Beschäftigungsmöglichkeiten.

Entscheidend ist jedoch, dass der verstärkte Wettbewerb alle Anbieter zwingt, noch engagierter nach Möglichkeiten der Kostensenkung und Qualitätsverbesserung zu suchen. Es wird effizienter produziert. Insgesamt bedeutet die erhöhte Produktivität und Effizienzsteigerung, dass mit dem gleichen Einsatz knapper Ressourcen mehr erwünschte Güter hergestellt werden können. Dieser Vorteil eines positiven gesamtwirtschaftlichen Wohlfahrtseffekts kann in der Form von Preissenkungen an die Verbraucher weitergegeben werden oder sich in der Form von Gehaltssteigerungen oder höheren Gewinnen in einer höheren Entlohnung der Arbeitnehmer oder der Kapitalgeber niederschlagen. Falls es zu Preissenkungen kommt, ist in einem marktwirtschaftlichen System davon auszugehen, dass diese Preissenkungen zu einer Ausdehnung der Nachfrage nach den betreffenden Gütern führen. Wenn die Konsumenten trotz gesteigener Nachfrage noch Geld übrig behalten, wird sich dies nachfragesteigernd auf anderen Märkten bemerkbar machen.

In einem marktwirtschaftlichen System mit Vollbeschäftigung und Auslastung aller Faktoren würde eine Effizienzsteigerung im Regelfall keine Mehrbeschäftigung auslösen, sondern zur Erhöhung der Entlohnung von Arbeitnehmern und Kapitalgebern führen. Tatsächlich gibt es in Deutschland und in den meisten Ländern der Europäischen Union aber unfreiwillige Arbeitslosigkeit – im Wesentlichen als Mindestlohnarbeitslosigkeit. In einer solchen Situation können aufgrund einer Effizienz- und Produktivitätssteigerung zusätzliche Arbeitskräfte beschäftigt werden, deren Produktivität bisher nicht ausreichte, den Tariflohn zu erwirtschaften. Bei einem gesamtwirtschaftlich unveränderten Preisniveau kann eine erhöhte Produktivität genutzt werden, die Löhne zu erhöhen. Lohnsteigerungen lassen sich nicht auf einen Sektor begrenzen, sondern wirken in andere Sektoren hinein. Das ermöglicht den Arbeitge-

bern die zusätzliche Beschäftigung von Arbeitnehmern, deren Produktivität bisher nicht ausreichte, den Tariflohn zu erwirtschaften.

Eine höhere Produktivität bedeutet, dass einzelne Ersatzteile in weniger Arbeitszeit hergestellt werden können. Die Kosten der Ersatzteile würden sinken. Dieser Vorteil würde zumindest teilweise in Form niedrigerer Preise an den Kunden weitergegeben. Es kommt insoweit zu einem Einkommenseffekt, da die Verbraucher weniger Geld für Ersatzteile ausgeben und ihnen so mehr Geld im Portemonnaie verbleibt. Dieses Geld können die Konsumenten natürlich nicht nur für weitere Reparaturen ausgeben, sondern auch für andere Zwecke. Insofern kann tatsächlich nicht ausgeschlossen werden, dass es trotz steigender Produktion, Vermarktung und Montage von sichtbaren Kfz-Ersatzteilen zu einer verringerten Beschäftigung kommt, nämlich dann wenn der Produktivitätsfortschritt sehr groß ist.<sup>37</sup>

Durch die sinkenden Preise sparen die Autofahrer in diesem Fall Geld, das sie für andere Güter und Dienstleistungen ausgeben können. Die steigende Nachfrage erhöht dort die Produktion. Der Beschäftigungsrückgang auf dem Ersatzteilemarkt würde einhergehen mit dem Beschäftigungszuwachs auf diesen Märkten.<sup>38</sup>

Wichtig ist festzuhalten, dass die Verkürzung der Debatte auf Beschäftigungseffekte in der Automobilindustrie und den mit ihr verknüpften Ersatzteilemärkten aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive völlig unangebracht ist. Ein Arbeitsplatz in der Automobilbranche ist aus gesamtgesellschaftlicher Perspektive nicht wertvoller oder weniger wertvoll als ein Arbeitsplatz im Bildungssektor oder in der Chiptechnologie. Noch viel weniger gilt es aus gesamtwirtschaftlicher Perspektive, einen Arbeitsplatz bei einem etablierten Automobilkonzern einem Arbeitsplatz bei einem unabhängigen Teilehersteller vorzuziehen. Es ist ein aus gesamtgesellschaftlicher Sicht völlig ab-

---

<sup>37</sup> Diesem arbeitsplatzeinsparenden Produktivitätsfortschritt auf dem Ersatzteilemarkt stehen allerdings wiederum Beschäftigungssteigerungen aufgrund der gestiegenen internationalen Wettbewerbsfähigkeit und Beschäftigungsgewinne aufgrund des Zugewinns von Marktanteilen am europäischen Ersatzteilemarkt für außereuropäische Fahrzeuge entgegen. Vgl. weiter unten Abschnitt V.III.

<sup>38</sup> Es lassen sich weder seriöse Prognosen zum genauen Umfang des Einkommenseffektes anstellen, noch Vorhersagen darüber, welche Anteile der höheren Kaufkraft auf die Mehrnachfrage nach Gütern und Dienstleistungen im Automobilsektor und welche Anteile auf andere Märkte entfallen. Auch Aussagen darüber, ob die Nachfragesteigerung aufgrund der Ersparnisse im Automobilsektor in weniger beschäftigungsintensiven Branchen oder in besonders beschäftigungsintensiven Branchen zum Tragen kommen wird, wären spekulativ. Der Gedanke, der gesamte Einkommenseffekt könnte ausschließlich für außereuropäische Fernreisen oder außereuropäische Güter verwendet werden und deshalb gar nicht in Europa nachfragewirksam werden, kann hingegen als äußerst unplausibel zurückgewiesen werden.

surdes Ansinnen, bestehende Beschäftigungsstrukturen dadurch zu konservieren, dass man auf im Wettbewerb erreichbare Effizienzgewinne und Produktivitätssteigerungen verzichtet. Jede Effizienzsteigerung führt gesamtwirtschaftlich betrachtet zu einer höheren Leistungsfähigkeit der Gesellschaft insgesamt, zu einer höheren Realkaufkraft, zu einer größeren Ausstattung der Bürger mit Gütern und Dienstleistungen.

## **V.2. Die Einführung einer Reparaturklausel bewirkt keine Verlagerung von Produktionsstätten ins Ausland**

Der Verband der Automobilindustrie gibt an, bei Einführung einer Reparaturklausel die Auslagerung von Arbeitsplätzen ins außereuropäische Ausland zu befürchten.<sup>39</sup> Aus ökonomischer Sicht ist diese Befürchtung nicht nachvollziehbar. Zunächst erscheint es hilfreich festzuhalten, dass von solchen Szenarien nur die Arbeitsplätze in der Produktion betroffen wären. Logistik, Handel und Montage in Werkstätten sind notwendigerweise ortsgebunden. Aber auch die Arbeitsplätze in der Produktion sind durch die Einführung einer Reparaturklausel nicht stärker gefährdet als ohnedies. Der Designschutz beinhaltet keinerlei Schutz für europäische Arbeitsplätze. Die Automobilhersteller als Rechteinhaber eines Designschutzrechts sind in der Wahl ihrer Produktionsorte völlig frei. Die Behauptung der Automobilindustrie, im Falle des Wegfalls des Designschutzes würden die neu entstehenden Arbeitsplätze bei unabhängigen Herstellern nicht in Europa, sondern außerhalb von Europa entstehen, wäre nur unter einer von zwei im folgenden kurz aufgeführten Annahmen nachvollziehbar.

Eine Möglichkeit bestünde darin anzunehmen, dass die Automobilindustrie bislang auf qualitativ gleichwertige aber wesentlich kostengünstigere Produktionsmöglichkeiten außerhalb von Europa verzichten würde. Dieser Verzicht erscheint in Anbetracht der hochgradig professionell arbeitenden europäischen Automobilindustrie äußerst unwahrscheinlich, zumal die Automobilindustrie bereits heute in erheblichem

---

<sup>39</sup> Verband der Automobilindustrie (VDA), Jahresbericht 2005, S. 75: „Wenn die Kommission sich in ihrer Studie zu den Auswirkungen der Liberalisierung (SEC(2004)1097) am Rande auch mit der Förderung von kleinen und mittleren Unternehmen befasst, dann übersieht sie die eigentlichen Folgen der Liberalisierung. Sie unterstellt, dass die zu erwartenden Arbeitsplatzverluste in der Automobilindustrie durch einen Aufbau von Arbeitsplätzen bei den Teileherstellern ausgeglichen würden. Doch diese Arbeitsplätze würden nicht in der EU aufgebaut. Vielmehr würden Billigprodukte aus Drittländern auf den europäischen Markt strömen.“

Umfang Vorprodukte und Autoteile im außereuropäischen Ausland fertigen lässt.<sup>40</sup> Vor allem aber wäre dies eine gegenüber den eigenen Kunden anmaßende und unverschämte Strategie der Geld- und Ressourcenverschwendung, die zudem noch Ergebnis einer falsch verstandenen Loyalität gegenüber den europäischen Beschäftigten wäre. Es ist nicht Aufgabe der Automobilindustrie, nicht-wettbewerbsfähige Arbeitsplätze zu schützen, sondern qualitativ hochwertige Automobile zu möglichst günstigen Herstellungskosten zu produzieren. Sollten die betreffenden Ersatzteile an außereuropäischen Produktionsorten tatsächlich kostengünstiger hergestellt werden können und dennoch den geforderten Kriterien der Produktsicherheit genügen und in den Augen der Endverbraucher qualitativ konkurrenzfähig sein, so stünde es der Automobilindustrie sicherlich nicht zu, den europäischen Autobesitzern diese im Preis-Leistungs-Vergleich besseren Produkte vorzuenthalten. Eine beschäftigungspolitisch sinnvolle Großtat wäre eine solche Verweigerung besserer Vorprodukte ohnehin nicht, würde sie doch durch die dazu erforderlichen höheren Endkundenpreise bezahlt. Die höheren Herstellungskosten würden sowohl den Absatz von Neuwagen und Ersatzteilen auf dem europäischen Markt reduzieren als auch die Wettbewerbsfähigkeit europäischer Neuwagen auf außereuropäischen Absatzmärkten verschlechtern. Beides würde die Beschäftigungschancen in der europäischen Automobilindustrie reduzieren. Dazu käme, aufgrund des negativen Einkommenseffekts bei den europäischen Autobesitzern, die reduzierte Nachfrage nach anderen Gütern und Dienstleistungen mitsamt den entsprechenden negativen Beschäftigungseffekten.

Eine andere theoretisch denkbare aber ebenso unplausible Annahme beträfe die Fähigkeit der Automobilhersteller und ihrer Konkurrenten, leistungsfähigere außereuropäische Produktionsorte ausfindig zu machen. Sollten die großen Automobilhersteller aus Trägheit oder anderen Gründen bei der Suche nach kostengünstigen Vorprodukten und Teilezulieferern nicht ebenso geschickt sein wie potenzielle Konkurrenten, könnte es infolge einer Liberalisierung der Märkte ebenfalls zur verstärkten

---

<sup>40</sup> So führt der Kommissionsvorschlag auf S. 10 exemplarisch aus, dass beispielsweise Volkswagen Kotflügel aus Südafrika importiere, Renault Motorhauben aus Taiwan beziehe und Audi Rücklichter aus Brasilien liefern lasse. Die Kommission erwartet, dass mittelständische Unternehmen aus der EU einen Teil dieser Arbeitsplätze in die Gemeinschaft zurücktransferieren würden. Vgl. Vorschlag für eine Richtlinie des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinie 98/71/EG über den rechtlichen Schutz von Mustern und Modellen – Vorlage der Kommission – KOM(2004) 582 endgültig vom 14.09.2004.

Auslagerung von Teilproduktionen ins außereuropäische Ausland kommen. Wiederum steht dem entgegen, dass alle großen europäischen Automobilhersteller global agierende und weit verzweigte Konzerne sind. Die Annahme, neu entstehende oder wachsende unabhängige Hersteller und Händler könnten die beachtlichen Informations-, Kontroll- und Logistikherausforderungen einer globalen Produktion besser bewältigen als die etablierten Konzerne, erscheint nicht sehr wahrscheinlich. Aber falls dem so wäre, würde im Falle der Unfähigkeit der Automobilhersteller dieselbe Argumentation wie im Falle der Verweigerung derselben Konzerne gelten. Sollten unabhängige Hersteller bessere Preis-Leistungs-Kombinationen anbieten können, indem sie die Spezialisierung und Arbeitsteilung einer globalisierten Wirtschaft ausnutzen, statt sich in kurzfristigen protektionistischen Strategien zu üben, sollten Europas Verbraucher und Arbeitnehmer die damit verbundenen Chancen nutzen.

Der Designschutz selbst hat nichts mit der Verlagerung von Arbeitsplätzen zu tun. Weder garantiert der Designschutz die Erhaltung innereuropäischer oder deutscher Arbeitsplätze, noch wird durch eine Reparaturklausel an sich eine Verlagerung ins außereuropäische Ausland gefördert. Auswirkungen könnten allenfalls mittelbar zu erwarten sein, falls die etablierten Automobilhersteller bislang entweder unfähig oder unwillig sind, ihren Kunden die bestmöglichen Preis-Leistungs-Kombinationen anzubieten.

### **V.3. Die Einführung einer Reparaturklausel lässt europäische Teilehersteller wettbewerbsfähiger werden und erschließt ihnen neue Märkte innerhalb und außerhalb Europas**

Die Verwirklichung des europäischen Binnenmarktes ist nicht nur eine nach innen gerichtete Aufgabe. Durch einen einheitlichen Binnenmarkt erschließt die Europäische Union den europäischen Unternehmen einen großen einheitlichen Wirtschaftsraum mit intensivem Wettbewerb und der Möglichkeit zur Ausnutzung von Skalenvorteilen in der Produktion und im Vertrieb. Durch eine Liberalisierung des Sekundärmarktes für sichtbare Ersatzteile werden die konkurrierenden Unternehmen produktiver und effizienter. Diese Effizienzgewinne und Kostensenkungen

verbessern auch die Wettbewerbsfähigkeit der betreffenden europäischen Unternehmen auf dem Weltmarkt für diese Ersatzteile.

Dies ist besonders deshalb begrüßenswert, weil alleine die Einführung einer Reparaturklausel den europäischen Autoherstellern, Zulieferern und unabhängigen Ersatzteileherstellern große Ersatzteilmärkte erschließt, die unter dem Regime eines auf den Sekundärmarkt ausgedehnten Designschutzes bisher nicht bedient werden konnten. Europas Autohersteller und deren Zulieferer haben unabhängige Hersteller mit der Aufrechterhaltung des Designschutzes auf dem Sekundärmarkt nicht nur davon abgehalten, in Konkurrenz zu europäischen Autoherstellern zu treten, sondern ihnen damit zugleich auch den Zutritt zu beachtlichen Teilen des Ersatzteilemarktes abgeschnitten. Es war sicher nicht die Intention der europäischen Automobilindustrie, die außereuropäische Autohersteller und außereuropäische Teilehersteller vor Konkurrenz zu schützen.

So würde die Einführung einer Reparaturklausel große außereuropäische Ersatzteilmärkte erschließen, wie beispielsweise den US-amerikanischen und den osteuropäischen Markt. Auf diesen Märkten für Ersatzteile besteht kein Designschutz. Sofern eine Reparaturklausel europäischen Teileherstellern die Fertigung und Vermarktung von Ersatzteilen gestattet, können diese versuchen, auf außereuropäischen Märkten Marktanteile zu gewinnen. Sofern diese Marktanteile zum Teil nicht nur europäischen Zulieferern bzw. Autoherstellern abgerungen würden, sondern auch von außereuropäischen unabhängigen Ersatzteileherstellern zurück gewonnen werden könnten, sind davon unmittelbar Beschäftigungssteigerungen zu erwarten.

Gleichfalls würden die unabhängigen Teilehersteller und Händler in der europäischen Union Marktanteile am europäischen Sekundärmarkt für Ersatzteile außereuropäischer Autohersteller erobern. Rund 15 Prozent der Fahrzeuge in der europäischen Union werden aus Drittländern importiert. Für diese japanischen, US-amerikanischen und koreanischen Automodelle können europäische Hersteller keine Ersatzteile fertigen, sofern Designschutz auch auf den Sekundärmarkt ausgedehnt wird. Verständlicherweise haben alle betreffenden außereuropäischen Automobilhersteller in der Europäischen Union Geschmacksmuster auf ihre Fahrzeuge und deren Teile angemeldet und schützen so den Sekundärmarkt für ihre in Europa verkauften Fahrzeuge

auch dann, wenn ein solcher Schutz in ihren Heimatmärkten undenkbar ist. Auch hier erschließt eine Reparaturklausel Beschäftigungsmöglichkeiten für unabhängige Ersatzteilehersteller, ohne dass entsprechende Beschäftigungsmöglichkeiten in der europäischen Automobilindustrie oder bei deren Zulieferern verloren gehen würden.

## **VI. Zusammenfassende Empfehlung der Einführung einer Reparaturklausel**

Der Status quo eines vollkommen uneinheitlichen Designschutzes für sichtbare Ersatzteile komplexer Erzeugnisse in der Europäischen Union ist ein unhaltbarer Zustand. Die damit einhergehenden Handels- und Wettbewerbsverzerrungen, die ungleiche Behandlung europäischer Hersteller, Händler und Bürger, sowie die bestehenden Rechtsunsicherheiten führen zu erheblichen Ineffizienzen und empfindlichen Wohlfahrtseinbußen. Die Initiative der Europäischen Kommission zur europaweiten Einführung einer Reparaturklausel und damit zur Beschränkung des Designschutzes auf den Primärmarkt ist uneingeschränkt zu begrüßen. In dieser Studie wurden die relevanten Aspekte und die zu erwartenden Wirkungen einer EU-weiten Öffnung des Marktes für sichtbare Kfz-Ersatzteile diskutiert. Es zeigt sich dabei, dass eine Reparaturklausel keinerlei Nachteile hinsichtlich der Anreize für Designinvestitionen oder für die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobil- und Ersatzteileindustrie in ihrer Gesamtheit zur Folge haben wird. Die Öffnung des Marktes für einen freien Wettbewerb wirkt allerdings umgekehrt eindeutig positiv sowohl auf die Qualität, die Vielfalt und die Angepasstheit des Angebots an die Kundenwünsche als auch auf die Endverbraucherpreise. Darüber hinaus ist, aufgrund der höheren Produktivität und Effizienz in der durch einen intensiven Wettbewerb disziplinierten Branche der Autoteilehersteller, Händler und Werkstätten sowie aufgrund der mit einer Reparaturklausel neu erschlossenen Absatzmärkte, insgesamt mit einem positiven Beschäftigungseffekt zu rechnen.

Im Einzelnen lassen sich zusammenfassend folgende Gründe für die uneingeschränkte Unterstützung des Kommissions-Vorschlags zur Einführung einer Reparaturklausel in Artikel 14 der Richtlinie 98/71/EG anführen:

- (1) Die unterschiedlichen Regelungen in den einzelnen Mitgliedsländern der Europäischen Union sind nicht nachvollziehbar und widersprechen dem Ziel eines einheitlichen Binnenmarktes. Es lässt sich nicht begründen, dass der Designschutz sich in einigen Ländern nur auf die Neuwagen bezieht und in anderen Ländern auch die sichtbaren Ersatzteile auf dem Sekundärmarkt umfasst. Diese Unterschiede lösen vielfältige grenzüberschreitende Wettbewerbsverzerrungen aus – auch zwischen den nationalen Automobilherstellern – und sie setzen falsche Anreize für die Werkstätten und die Kunden.
- (2) Die unterschiedlichen Regelungen zeigen, dass der Zweck des Designschutzes nicht nur theoretisch, sondern auch praktisch auf beiden Wegen erreicht werden kann, nämlich mit und ohne Ausdehnung eines Designschutzes auf den Sekundärmarkt für sichtbare Ersatzteile. Sowohl die Einfachheit des Verfahrens als auch insbesondere die erheblich geringere Beeinträchtigung des Wettbewerbs auf dem Sekundärmarkt und die damit mögliche Verhinderung gegenleistungsloser Monopolgewinne der Autohersteller zulasten der Konsumenten sprechen deshalb unbedingt dafür, den Designschutz auf Neuwagen zu beschränken.
- (3) Es ist unzweifelhaft zu erwarten, dass bei einer Begrenzung des Geschmacksmusterschutzes auf den Neuwagenbereich die Preise für Ersatzteile deutlich niedriger ausfallen werden und dies den Endverbrauchern auch in der Gesamtbetrachtung des Primär- und des Sekundärmarktes zugute kommt. Es ist zwar denkbar, dass die Neuwagenpreise etwas höher ausfallen, weil Möglichkeiten zur Quersubventionierung der Neuwagenpreise entfallen. Es ist aber zu betonen, dass die entfallenden Möglichkeiten zur Quersubventionierung aus der Sicht der Konsumenten eindeutig zu begrüßen sind, da die direkte Anlastung der Designkosten beim Neuwagenkauf die Respektierung der Kundenwünsche garantiert und monopolistische Gewinnaufschläge verhindert. Es ist nahezu ausgeschlossen, dass die Preissteigerungen beim Neuwagenpreis die Preissenkungen auf dem Ersatzteilemarkt auch nur annähernd ausgleichen werden.
- (4) In der Diskussion genannte Kompromissvorschläge bieten keine bedenkenswerten Alternativen zur Einführung einer Reparaturklausel und sollten nicht weiter verfolgt werden. Auch bei einer Verkürzung der Schutzdauer bleibt die Frage,

warum der komplizierte Weg für die Anlastung der Designkosten sowohl bei den Neuwagen als auch bei den Ersatzteilen gewählt werden sollte. Die Möglichkeit, von der Ersatzteileherstellern oder freien Händlern für die Nutzung des Designs bei der Produktion von sichtbaren Ersatzteilen eine „Vergütung“ verlangen zu können, hebt den Wettbewerb entweder vollständig aus oder erschwert Wettbewerb erheblich und bringt die Notwendigkeit bürokratischer Vorgaben und Kontrollen mit sich. In den ökonomischen Wirkungen unterscheiden sich Lizenzlösungen im Übrigen kaum von der Situation eines auf den Sekundärmarkt für sichtbare Ersatzteile ausgedehnten Designschutzes, bei dem es den Automobilfirmen überlassen bleibt, selbst Ersatzteile zu handeln oder das Eigentumsrecht am Design zu verkaufen.

- (5) Das Argument, der Designschutz für sichtbare Ersatzteile sei notwendig, um die Sicherheit und Qualität der Produkte zu gewährleisten, überzeugt überhaupt nicht. Dies wird durch den Hinweis auf wenige Punkte sofort deutlich: Designschutzrichtlinien können nicht für Qualitäts- und Sicherheitsfragen relevant sein, da nicht-sichtbare Autoteile, die allesamt nicht dem Designschutz unterliegen, mindestens genauso sicherheitsrelevant sind. Designschutzvorschriften können zweitens nicht für Qualitäts- und Sicherheitsbelange genutzt werden, da im Rahmen der Anmeldung von Geschmacksmustern keinerlei stoffliche oder technische Überprüfung stattfindet, sondern ausschließlich Erscheinungsbilder beurteilt werden. Die Zulassungsbestimmungen für Autoteile und die permanente Überprüfung ihrer Sicherheit haben mit dem Designschutz absolut nichts zu tun. Wenn man an den Sicherheitsbestimmungen etwas ändern wollte, käme man nicht auf die Idee, beim Designschutz anzusetzen. Drittens wäre generell jede Form von befristeten Vorschriften zur Gewährleistung von Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen ungeeignet, denn die Sicherheitsanforderungen enden selbstverständlich nicht mit dem Auslaufen einer Schutzfrist.
- (6) Die Vermischung der legalen, qualitäts- und sicherheitsgeprüften sowie behördlich zugelassenen Ersatzteileherstellung mit illegalen schattenwirtschaftlichen Aktivitäten der Produktpiraterie und Fälschung ist völlig unangebracht. Im Falle der Wettbewerbsöffnung ist aufgrund des intensivierten Wettbewerbs unmittelbar mit Qualitätsverbesserungen zu rechnen. Aufgrund der geringeren Endverbraucher-

preise, reduziert der legale Wettbewerb im Sekundärmarkt darüber hinaus sogar die Attraktivität illegaler Praktiken.

- (7) Der entscheidende Grund, der für eine Reparaturklausel und damit die Begrenzung des Designschutzes auf Neuwagen spricht, ist der hohe Stellenwert des freien Wettbewerbs in einem marktwirtschaftlichen System. Die hohe Effizienz der Marktwirtschaft beruht auf einem funktionierenden Wettbewerb, die Europäische Union hat sich nicht grundlos unmissverständlich zur Verfolgung des Ziels eines unverfälschten Wettbewerbs auf einem einheitlichen Binnenmarkt bekannt. Generell muss daher alles vermieden werden, was den Wettbewerb unnötig einschränkt und verfälscht.
- (8) Es sollte auf keinen Fall auf die Vorteile des Wettbewerbs bei den sichtbaren Ersatzteilen verzichtet werden. Nur unter Wettbewerbsbedingungen werden die kostengünstigsten Produktions- und Finanzierungsmöglichkeiten genutzt sowie Lieferbedingungen und die Qualitätswünsche der Kunden optimal berücksichtigt. Im Vergleich zu einer Situation mit Designschutz und somit Marktschutz für die Automobilhersteller ist durch die Einführung einer Reparaturklausel mit einer unmittelbaren Preissenkung von mindestens 6 bis 10 Prozent zu rechnen, die alleine aufgrund der ohne künstlich geschützte Marktmacht nicht mehr durchsetzbaren Gewinnaufschläge der etablierten Anbieter zustande kommt. Wohlgemerkt: Diese Preissenkung ist bereits ohne jede dynamische Entwicklung des Marktes alleine aufgrund des entfallenden Privilegs der Automobilhersteller zum Preisdiktat im quasi-monopolistischen Sekundärmarkt für sichtbare Ersatzteile zu erwarten. Sie beinhaltet noch nicht die Preissenkungen, die sich mittelfristig aufgrund der im intensiven Wettbewerb zu erwartenden Produktivitätssteigerungen und Effizienzgewinne ergeben werden.
- (9) Die völlig überzogene Drohung der europäischen Automobilindustrie, durch Einführung eines freien Wettbewerbs bei sichtbaren Ersatzteilen könnten in der Automobilindustrie 50.000 Arbeitsplätze verloren gehen, entspräche der Erwartung, die etablierten Anbieter würden sich als so wenig wettbewerbsfähig herausstellen, dass sie die gesamte Produktion solcher Teile an freie Hersteller verlieren würden. Ein solches Szenario erscheint recht unwahrscheinlich. Aber auch das wäre zunächst ein reiner Strukturwandel ohne Änderung der gesamten Beschäf-

tigungsmöglichkeiten. Aus gesellschaftlicher und gesamtwirtschaftlicher Sicht sind solche Strukturverschiebungen von Beschäftigungsmöglichkeiten bei ineffizienten Unternehmen zu Beschäftigungschancen bei effizienten, wettbewerbsfähigen Unternehmen zu begrüßen. Die Konzentration auf die Anzahl der Arbeitsplätze bei einer einzelnen Firma oder in einer eng begrenzten Branche führt regelmäßig in die Irre.

- (10) Wichtiger für die Frage der Beschäftigungseffekte ist der beschriebene Einfluss eines freien Wettbewerbs auf die Produktivität der Beschäftigten und die Effizienz in der Produktion und Distribution. Die dadurch möglichen realen Preissenkungen werden teilweise dazu führen, dass mehr Autoteile nachgefragt werden. Andere Teile der möglichen Ersparnisse werden zur Steigerung der Nachfrage nach anderen Gütern und Dienstleistungen genutzt werden. Insgesamt bewirkt die Effizienzsteigerung eine entsprechende Erhöhung der Kaufkraft der Autobesitzer. In dem Maße, wie deren Kaufkraftsteigerung in verschiedenen Branchen nachfragewirksam wird, besteht dort ein höherer Produktionsbedarf. Auch die Konzentration auf die Beschäftigungszahlen in einem bestimmten Sektor führen regelmäßig in die Irre. Gesamtwirtschaftlich relevant ist letztlich die Produktivitätserhöhung und Effizienzsteigerung, die zu einer höheren realen Kaufkraft der Bürger führt. Bei bestehender Mindestlohnarbeitslosigkeit ist mit steigender Kaufkraft und mit einer höheren Beschäftigung zu rechnen.
- (11) Für die Befürchtung, mit der weiteren Öffnung des Ersatzteilmarktes für den Wettbewerb könnten Arbeitsplätze ins Ausland verlagert werden, gibt es keine Anhaltspunkte. Diese Möglichkeit gäbe es heute auch schon, und davon könnten am ehesten die großen Automobilhersteller Gebrauch machen. Eine Verlagerung von Teilen der Produktion auf freie Ersatzteilehersteller ändert die Standortbedingungen für die Produktion nicht.
- (12) Die Einführung einer Reparaturklausel erschließt hingegen den Herstellern sichtbarer Ersatzteile neue Märkte, deren Bedienung ihnen bisher aufgrund der Ausdehnung des Designschutzes auf den Sekundärmarkt verwehrt geblieben ist. Die unabhängigen Hersteller können mit Einführung einer Reparaturklausel auf außereuropäische Ersatzteilemärkte streben, die nicht von Designschutzvorschriften geschützt sind. Dort treten unabhängige europäische Hersteller keines-

falls nur mit europäischen Autoherstellern und deren Zulieferern in Konkurrenz, sondern konkurrieren unmittelbar mit unabhängigen außereuropäischen Teileherstellern. Die Einführung einer Reparaturklausel erschließt unabhängigen europäischen Herstellern außerdem den Markt für japanische, koreanische und US-amerikanische Automodelle auf bisher von Designschutzvorschriften geschützten Märkten in Europa. Auch die hier zu erwartenden Beschäftigungschancen bei unabhängigen Herstellern reduzieren nicht die Beschäftigungsmöglichkeiten bei europäischen Autoherstellern, sondern lassen einen Beschäftigungszuwachs in der Branche erwarten.

Auch zehn Jahre nach der Formulierung des Vorschlags der Europäischen Kommission hat die ausgiebige Beschäftigung mit dem Thema kein einziges belastbares Argument hervorgebracht, welches eine weitere Verweigerung der Öffnung des Sekundärmarktes für sichtbare Ersatzteile durch Einführung einer Reparaturklausel rechtfertigen könnte. Die Entscheidung liegt nun im Ministerrat. Die Bundesregierung sollte ihren Einfluss zugunsten des Wettbewerbs einbringen.