
Designschutz für Kfz-Teile im Designrecht

Berlin, Juni 2014

I. VORBEMERKUNG

Der Vorschlag für eine Abschaffung des Designschutzes für Teile im Rahmen einer sog. Reparaturklausel wird sowohl auf EU-Ebene als auch in einzelnen Mitgliedstaaten immer wieder in die politische Diskussion eingebracht. Danach sollte in die bestehende EU-Design-Richtlinie von 1998 eine Ausnahmeregelung eingefügt werden, die Teile von komplexen Erzeugnissen (z.B. Kfz), die für Reparaturzwecke verwendet werden, vom Designschutz ausschließen. Das deutsche Designrecht sieht einen Designschutz auch für Ersatzteile vor; die EU-Kommission hat im Mai 2014 ihren Vorschlag zur Einführung einer Reparaturklausel in die EU-Design-RI. zurückgezogen.

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

In der aktuellen Diskussion sind vor allem zu berücksichtigen die Bedeutung gewerblicher Schutzrechte in der Automobilindustrie (Fahrzeughersteller und Zulieferer) und ihre Rolle im Kampf gegen die Produktpiraterie bei Fahrzeugen und Kfz-Teilen. Der hohe Stellenwert des gewerblichen Rechtsschutzes in Deutschland auch im Geschmacksmusterrecht spiegelt sich in den Innovationsleistungen der Industrie wieder. Gerade bei der anspruchsvolleren Fahrzeugtechnologie und dem Design der Fahrzeuge und seiner Teile hat die deutsche Automobilindustrie die Führungsstellung weltweit inne. Ein hoher Schutz für geistiges Eigentum steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Leistungsfähigkeit des deutschen Innovations- und Produktionsstandortes.

Die Produktion von Ersatzteilen hat eine große wirtschaftliche Bedeutung für die Automobilhersteller und die Zulieferer sowie für entsprechende Standorte in Deutschland. Im Bereich der Außenhaut fertigen die Fahrzeughersteller auf ihren Produktionslinien die Bleche (Motorhaube, Kotflügel, Dach, Türen und Heckklappe bzw. Kofferraumdeckel), und die Zulieferer sind aktiv vor allem im Bereich der Leuchten, Schweinwerfer, Außenspiegel, Stoßfänger und Glasscheiben. Im Rahmen der internationalen Arbeitsteilung der Automobilindustrie, die so ihre Arbeitsplätze in Deutschland sichert, ist ein Teil der Wertschöpfung

notwendigerweise international organisiert, ein wesentlicher Teil jedoch im Inland beheimatet. So beträgt die jährliche Bruttowertschöpfung der Automobilindustrie allein bei Kfz-Teilen in Deutschland über 19 Mrd. Euro (Statistisches Bundesamt/Herstellung von Kfz-Teilen).

Nicht von dieser Diskussion um Reparaturteile betroffen sind Kfz-Felgen, die in vielen Designalternativen für dieselben Fahrzeugmodelle angeboten werden und damit keine Ersatzteile im Sinne einer Reparaturklausel darstellen. Auch Felgenhersteller entwickeln eigene Gestaltungen von Radfelgen, die sich nicht an dem Originaldesign orientieren. Soweit jedoch das Felgendesign der Fahrzeughersteller oder Zulieferer von Dritten kopiert wird, gehen die Hersteller gegen diese Piraterieakte aus Designrecht vor.

Wirtschaftlich zu berücksichtigen ist auch die Verpflichtung der Fahrzeughersteller, für die gesamte Fahrzeugflotte langfristig das vollständige Ersatzteilprogramm vorzuhalten. Dies wird vielfach in der Diskussion um den Designschutz übersehen. Die dem Designschutz zugänglichen Karosserieteile machen zwar nicht das vorgenannte Produktprogramm aus, stehen aber für einen maßgeblichen Umsatz im Teilegeschäft sowohl der Markenbetriebe als auch des freien Teilehandels. Gleichmaßen sind die Zulieferer auf das Ersatzteilgeschäft ihrer deutschen Standorte angewiesen, das nicht durch Produktpiraterie gefährdet sein darf. Für die Verbraucher in Deutschland liegt das Preisniveau von Ersatzteilen durchschnittlich niedriger als in anderen EU-Ländern. Das belegt eine aktuelle Untersuchung der DAT vom Mai 2013 (s. Anlage).

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

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

II. AKTUELLE FRAGEN ZUM DESIGNSCHUTZ VON ERSATZTEILEN

a) *Führen Schutzrechte zu einer Veränderung der Wettbewerbsverhältnisse im Ersatzteil-Geschäft?*

Gewerbliche Schutzrechte sind integraler Bestandteil des Wettbewerbs in freiheitlich organisierten Märkten. Neben dem Preis- und Dienstleistungswettbewerb der Automobilwirtschaft stützen sie den Innovationswettbewerb. Die mit den Schutzrechten verbundene Ausschließlichkeitwirkung hat im Kfz-Ersatzteilgeschäft jedoch zu keinen spürbaren Veränderungen der Wettbewerbsverhältnisse geführt.

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

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

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

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

b) Reicht Designschutz für Neufahrzeuge aus?

Die Designleistungen an den Teilen erfolgen – wie das Patent (s. o.) – ungeachtet der Frage der Verwendung beim Neufahrzeug oder beim Ersatzteilhandel. Auf jeden Fall soll jedes Teil für sich möglichst weitgehend einen Markenbezug aufweisen können, wie auch die Verwendung der Marken auf den Ersatzteilen belegt. Das Design hat eine der Marke sehr stark ähnelnde Funktion. Das Design der Teile hängt z. T. vom Design der Gesamtkarosserie ab, weist aber ebenso sehr eigenständige Elemente auf, wie gerade die Scheinwerfer der aktuellen Generation oder aber die Stoßfänger belegen.

Trotz der gesamtheitlichen Bedeutung von Schutzrechten wird in der politischen Diskussion teilweise zwischen dem Markt für das neue Produkt (Primärmarkt) und dem Ersatzteilmarkt (Sekundärmarkt) unterschieden. Die Aufteilung in einen Primär- und einen Sekundärmarkt verkennt aber die Einheitlichkeit des Automobilgeschäftes, dessen ökonomische Gesamtrechnung für die Automobilindustrie (Fahrzeughersteller und Zulieferer) den Neuwagen und das Teilegeschäft umfasst. Wer eine solche schlichte Aufteilung wettbewerbspolitisch vornehmen will, setzt sich in Widerspruch zu der einschlägigen EuGH-Rechtsprechung (s. Prof. Straus, a. a. O., S. 969f.) So hat der EuGH mehrfach entschieden, dass die Geltung von Schutzrechten in Anschlussmärkten ausnahmsweise nur dann

begrenzt ist, wenn dritte Anbieter neue Erzeugnisse vermarkten wollen und für diese Erzeugnisse auch eine entsprechende Nachfrage zu erwarten ist. Bei den Anbietern von nachgebauten Kfz-Ersatzteilen ist dies mangels innovativer Leistung gerade nicht der Fall. Auf Basis der EuGH-Rechtsprechung gilt danach auch für Fahrzeugteile wettbewerbsrechtlich eine uneingeschränkte Geltung von gewerblichen Schutzrechten in Anschlussmärkten.

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

c) *Ist Marken- und Produktpiraterie ein ernstes Problem für die Automobilindustrie?*

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

Die Automobilhersteller und Zulieferer investieren jährlich Milliarden in die Forschung und Entwicklung von Fahrzeugsicherstechnologie. Dieses Know-How, das einen wesentlichen Wettbewerbsvorteil auf den Weltmärkten ausmacht, muss geschützt werden und darf nicht zum kostenlosen Kopieren freigegeben werden. Die Abschaffung von Schutzrechten bei Ersatzteilen käme einer Legalisierung der Produktpiraterie gleich und würde einen

Parameter (Designschutz) für deutsche Standorte zur Disposition stellen. Willkürlich wäre hier wiederum die Beschränkung auf Designleistungen, da in – auch sichtbaren – Teilen andere Schutzrechte wie Patente und Marken zur Anwendung kommen.

d) *Sind Qualitäts- und Sicherheitsbedenken gegenüber Piraterieteilen angebracht?*

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

So spielen gerade die Außenhautteile eines Kraftfahrzeuges eine zunehmend wichtigere Rolle für die Verbrauchseffizienz und die passive und aktive Sicherheit. Das Gewicht der Bleche ist entscheidend für den Verbrauch. Die metallurgische Zusammensetzung ist Voraussetzung für die richtige Wiederverwendung im Recycling-Verfahren. Die Crash-Eigenschaften der Bleche sind von großer Bedeutung für die Einhaltung der Vorgaben der EU-Fußgängerschutz-Richtlinie. Die Funktion von Airbags, deren Reaktionszeit Bruchteile von Sekunden ausmachen, ist auf das Crashverhalten der Originalbleche programmiert. Das Gesamtcrashverhalten eines Automobils hängt auch von geheimen Werkstoffkombinationen und Fertigungs-Know-how ab, das nicht patentiert und damit nicht offenbart werden muss.

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

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

e) *Führt die Einführung einer Reparaturklausel zu einer Verringerung der Verbraucherpreise?*

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

Dass ein Wegfall des Designschutzes notwendigerweise zu sinkenden Teilepreisen führen könnte, ist empirisch nicht belegt. Vielmehr zeigen Untersuchungen der Deutschen Automobiltreuhand (DAT), dass Teilepreise in Ländern ohne Schutz wie z. B. das Vereinigte Königreich über höhere Preise als in Deutschland verfügen. Eine Erklärung beruht auf der Beobachtung, dass der freie Teilehandel keineswegs ggf. günstigere Einkaufspreise auch an die Endverbraucher weitergibt. Oder aber es handelt sich um Billigteile minderer Qualität, die dann bei der Reparatur aufwändiger Nachbearbeitung bedürfen, wie etwa eine Allianz-Untersuchung über die Kosten von Unfallreparaturen gezeigt hat, die bei einer Anhörung des Europäischen Parlaments in 2005 präsentiert wurde. Die Allianz plädierte gegen die Verwendung von Nachbauteilen im Karosseriebereich, da hier i. d. R. wegen fehlender Passgenauigkeit eine kostenintensive Nachbearbeitung erforderlich sei.

Unberechtigt ist daher die Vermutung, mit der Abschaffung des Designschutzes ließen sich Reparatur- und Teilekosten senken. Gerade in der EU ist immer wieder festzustellen, dass die Kosten für Teile, die Reparatur, aber auch die Versicherungsprämien keinesfalls dort niedriger sind, wo kein Designschutz für Teile besteht. Deutschland liegt preislich am unteren Ende in der EU, wie ein aktueller Preisvergleich der DAT 2013 bei über 43.000 ET-Positionen erneut ergeben hat. Der DAT-Vergleich konnte nachweisen, dass zwischen Designschutz und Preisniveau für Ersatzteile kein unmittelbarer Zusammenhang besteht. Diese aktuelle Untersuchung des Marktforschungsunternehmens DAT hat die unverbindlichen Preisempfehlungen der Hersteller für mehrere Tausend Teile zusammengefasst und damit etwa 90 Prozent des Marktes abgedeckt. Schließlich ist bei Kfz-Teilen auch keine stärkere Preissteigerung als bei anderen Verbraucherprodukten festzustellen. Nach dem statistischen Bundesamt weist die Position „Ersatzteile, Zubehör und Pflegen“ bei Kfz seit 2008 eine nahezu gleichlaufende Entwicklung zur allgemeinen Teuerungsrate auf.


f) *Gefährdet der Wegfall des Designschutzes die Beschäftigung?*

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

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

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

Anlage (DAT-Untersuchung 2013)



DAT Preisstand Mai 2013

Durchschnittspreise von Ersatzteilen : Ländervergleich (D=100%)

Designteile	D	CH	I	F	E	A	RO	CZ	SK	GB	Min	Max	Anzahl ET
Aussenspiegel r.	100%	124%	116%	107%	130%	107%	80%	109%	117%	118%	80%	130%	562
Frontscheibe	100%	123%	110%	108%	107%	106%	106%	93%	101%	92%	93%	123%	1114
Gehäuse Aussenspiegel l.	100%	131%	113%	120%	122%	113%	146%	109%	123%	119%	100%	146%	397
Gehäuse Aussenspiegel r.	100%	130%	113%	119%	123%	112%	150%	109%	123%	124%	100%	150%	410
Heckklappe / Heckdeckel	100%	124%	114%	111%	110%	109%	121%	91%	98%	99%	91%	124%	513
Heckscheibe	100%	119%	115%	111%	112%	114%	107%	91%	100%	94%	91%	119%	866
Kotflügel v.l.	100%	123%	110%	110%	110%	112%	112%	92%	99%	101%	92%	123%	420
Kotflügel v.r.	100%	123%	110%	110%	110%	112%	112%	92%	99%	102%	92%	123%	420
Kühlergrill	100%	137%	114%	119%	118%	114%	106%	107%	117%	113%	100%	137%	703
Kurbelfenster Tür h.l.	100%	127%	122%	117%	126%	116%	113%	105%	116%	127%	100%	127%	566
Kurbelfenster Tür h.r.	100%	128%	123%	118%	126%	116%	118%	105%	117%	128%	100%	128%	566
Kurbelfenster Tür v.l.	100%	128%	116%	117%	122%	116%	108%	104%	112%	115%	100%	128%	494
Kurbelfenster Tür v.r.	100%	128%	118%	117%	122%	118%	110%	104%	113%	115%	100%	128%	494
Motorhaube / Fronthaube	100%	137%	113%	114%	117%	113%	99%	106%	113%	118%	96%	137%	329
Nebelscheinwerfer l.	100%	127%	111%	112%	113%	110%	110%	106%	113%	96%	96%	127%	314
Nebelscheinwerfer r.	100%	127%	112%	112%	114%	110%	110%	106%	113%	96%	96%	127%	314
Rohbautür h.l.	100%	126%	112%	112%	113%	110%	110%	106%	123%	105%	100%	126%	269
Rohbautür h.r.	100%	126%	112%	113%	113%	110%	111%	106%	123%	105%	100%	126%	269
Rohbautür v.l.	100%	122%	113%	111%	112%	110%	113%	106%	120%	99%	99%	122%	326
Rohbautür v.r.	100%	122%	112%	111%	112%	109%	114%	106%	120%	100%	100%	122%	326
Scheinwerfer l.	100%	120%	111%	108%	117%	109%	92%	105%	109%	94%	92%	120%	881
Scheinwerfer r.	100%	120%	111%	108%	116%	109%	91%	106%	110%	93%	91%	120%	881
Schlussleuchte innen l.	100%	124%	114%	109%	120%	111%	123%	106%	113%	100%	100%	124%	120
Schlussleuchte innen r.	100%	124%	114%	110%	120%	112%	124%	106%	112%	104%	100%	124%	120
Schlussleuchte l.	100%	127%	113%	108%	119%	112%	101%	107%	109%	94%	94%	127%	571
Schlussleuchte r.	100%	126%	113%	108%	119%	112%	103%	106%	109%	95%	95%	126%	565
Stossfängerverkleidung h.	100%	136%	112%	115%	119%	114%	104%	106%	113%	110%	100%	136%	1464
Stossfängerverkleidung v.	100%	135%	111%	116%	117%	114%	106%	105%	111%	113%	100%	135%	1644
Anzahl Min	14	0	0	0	0	0	4	5	0	5			
Anzahl Max	0	22	0	0	1	0	3	0	0	2			
Saldo	14	-22	0	0	-1	0	1	5	0	3			
Designteile Mittelwert	100%	126%	113%	112%	116%	111%	107%	103%	112%	104%	96%	128%	16474

Erklärung: Grüne Füllung = Minimalwert, rote Füllung Maximalwert



DAT Preisstand Mai 2013

Durchschnittspreise von Ersatzteilen : Ländervergleich (D=100%)

Mechanikteile	D	CH	I	F	E	A	RO	CZ	SK	GB	Min	Max	Anzahl ET
Anlasser Austauschteil	100%	121%	110%	117%	110%	113%	110%	104%	113%	89%	89%	121%	402
Anlasser Neuteil	100%	120%	104%	120%	110%	116%	105%	90%	106%	81%	81%	121%	364
Ausrückklager	100%	120%	105%	111%	113%	116%	107%	91%	109%	85%	85%	120%	108
Befahrerairbag	100%	124%	111%	113%	114%	110%	132%	105%	114%	99%	99%	132%	240
Bremssattel h.l.	100%	129%	117%	113%	115%	110%	124%	95%	102%	95%	95%	129%	344
Bremssattel h.r.	100%	129%	117%	113%	116%	111%	125%	96%	103%	92%	92%	129%	344
Bremssattel v.l.	100%	129%	117%	111%	117%	111%	118%	97%	104%	97%	97%	129%	431
Bremssattel v.r.	100%	125%	116%	110%	117%	110%	118%	98%	105%	95%	95%	129%	431
Bremsscheibe h.l.	100%	119%	107%	105%	106%	107%	135%	73%	78%	66%	66%	135%	245
Bremsscheibe h.r.	100%	119%	107%	107%	106%	108%	135%	73%	78%	64%	64%	135%	245
Bremsscheibe v.l.	100%	123%	107%	113%	110%	108%	124%	83%	90%	62%	62%	124%	377
Bremsscheibe v.r.	100%	123%	107%	113%	110%	108%	127%	85%	92%	62%	62%	127%	377
Bremsscheiben h. beide	100%	133%	90%	100%	93%	118%	80%	95%	96%	81%	80%	133%	29
Bremsscheiben v. beide	100%	133%	91%	102%	100%	119%	81%	96%	96%	89%	81%	133%	51
Bremstrommel h.l.	100%	142%	108%	115%	110%	115%	105%	100%	117%	89%	89%	142%	82
Bremstrommel h.r.	100%	142%	108%	115%	110%	115%	105%	100%	117%	89%	89%	142%	82
Einspritzpumpe Austauschteil	100%	119%	118%	116%	112%	114%	122%	109%	120%	95%	95%	122%	168
Einspritzpumpe Neuteil	100%	125%	108%	111%	106%	113%	113%	112%	119%	145%	100%	145%	230
Endschalldämpfer l.	100%	121%	109%	105%	108%	107%	101%	97%	104%	100%	97%	121%	2720
Endschalldämpfer r.	100%	124%	110%	105%	110%	107%	102%	100%	107%	107%	100%	124%	737
Fahrerairbag	100%	128%	116%	118%	115%	111%	134%	108%	116%	101%	100%	134%	364
Feder h.l.	100%	119%	110%	109%	111%	112%	115%	90%	108%	95%	90%	119%	751
Feder h.r.	100%	119%	110%	109%	111%	112%	114%	90%	108%	93%	90%	119%	751
Federbein v.l.	100%	116%	112%	111%	109%	113%	114%	114%	114%	127%	100%	127%	136
Federbein v.r.	100%	117%	112%	110%	109%	114%	112%	114%	115%	126%	100%	126%	136
Generator Austauschteil	100%	123%	112%	116%	117%	112%	98%	105%	113%	88%	88%	123%	711
Generator Neuteil	100%	124%	114%	125%	115%	116%	103%	101%	110%	94%	94%	125%	597
Katalysator Austauschteil	100%	116%	120%	106%	115%	105%	119%	100%	128%	94%	94%	128%	938
Katalysator Neuteil	100%	125%	112%	109%	117%	112%	100%	102%	109%	123%	100%	125%	1408
Kerlfemen	100%	126%	109%	106%	111%	110%	105%	91%	105%	94%	91%	126%	702
Kompressor Klimaanlage Austauschteil	100%	124%	111%	101%	114%	113%	107%	111%	112%	109%	100%	124%	127
Kompressor Klimaanlage Neuteil	100%	118%	104%	99%	103%	111%	107%	101%	108%	109%	100%	118%	405
Kondensator Klimaanlage	100%	120%	116%	118%	112%	113%	120%	110%	118%	114%	100%	120%	340
Kraftstoff-Filter	100%	127%	112%	105%	121%	111%	102%	99%	107%	108%	99%	127%	276
Kühler Austauschteil	100%	118%	105%	125%	99%	110%	105%	85%	84%	85%	84%	118%	21
Kühler Neuteil	100%	128%	111%	116%	111%	109%	102%	105%	109%	95%	95%	128%	907
Kuppl.-Druckplatte Austauschteil	100%	122%	111%	105%	119%	106%	107%	92%	106%	84%	84%	122%	196
Kuppl.-Druckplatte Neuteil	100%	121%	100%	105%	106%	110%	104%	84%	94%	77%	77%	121%	289
Kuppl.-Mittnehmerscheibe Austauschteil	100%	123%	109%	105%	116%	107%	106%	95%	105%	83%	83%	123%	266
Kuppl.-Mittnehmerscheibe Neuteil	100%	123%	99%	107%	107%	109%	102%	89%	100%	80%	80%	123%	376
Kupplung kpl. Austauschteil	100%	123%	100%	104%	104%	107%	97%	91%	103%	84%	84%	123%	229
Kupplung kpl. Neuteil	100%	118%	93%	103%	105%	107%	106%	83%	100%	76%	76%	118%	281
Lambda-Sonde h.r.	100%	122%	109%	114%	121%	111%	122%	99%	110%	97%	97%	122%	205
Lambda-Sonde v.l.	100%	122%	107%	111%	117%	111%	115%	101%	113%	97%	97%	122%	449
Lenkung Austauschteil	100%	134%	121%	119%	122%	113%	93%	111%	119%	115%	93%	134%	399
Lenkung Neuteil	100%	136%	117%	113%	110%	114%	87%	114%	122%	109%	87%	136%	404
Partikelfilter Austauschteil	100%	123%	119%	125%	115%	107%	120%	108%	115%	107%	100%	125%	123
Partikelfilter Neuteil	100%	129%	113%	117%	114%	114%	110%	116%	130%	123%	100%	130%	151
Querlenker v.l.	100%	121%	111%	114%	110%	116%	105%	99%	101%	96%	96%	121%	284
Querlenker v.r.	100%	120%	111%	116%	110%	116%	105%	98%	100%	96%	96%	120%	284
Salz Bremsbacken (Trommelbremse)	100%	128%	112%	121%	95%	114%	100%	88%	99%	93%	88%	128%	85
Salz Scheibenbremsbeläge h.	100%	128%	106%	105%	106%	110%	115%	88%	98%	77%	77%	128%	245
Salz Scheibenbremsbeläge v.	100%	129%	107%	104%	108%	109%	109%	91%	103%	76%	76%	129%	382
Stoßdämpfer h.l.	100%	124%	111%	112%	108%	110%	92%	96%	106%	84%	84%	124%	1143
Stoßdämpfer h.r.	100%	124%	111%	112%	108%	110%	91%	97%	106%	84%	84%	124%	1143
Stoßdämpfer v.l.	100%	125%	117%	113%	112%	109%	83%	102%	110%	85%	83%	125%	968
Stoßdämpfer v.r.	100%	125%	117%	114%	113%	109%	82%	102%	110%	85%	82%	125%	968
Wasserpumpe Austauschteil	100%	131%	120%	113%	121%	111%	64%	109%	114%	102%	64%	131%	232
Wasserpumpe Neuteil	100%	121%	101%	114%	110%	116%	101%	89%	101%	96%	89%	121%	226
Zylinderkopfdichtung l./v.	100%	124%	110%	113%	108%	111%	97%	107%	120%	106%	97%	124%	514
Zylinderkopfdichtung r./h.	100%	131%	117%	119%	115%	116%	100%	115%	125%	112%	100%	131%	131
Anzahl Min	9	0	0	0	0	0	10	8	1	33			
Anzahl Max	0	47	0	2	0	0	7	0	2	3			
Saldo	9	-47	0	-2	0	0	3	8	-1	30			
Mechanikteile Mittelwert	100%	124%	112%	112%	112%	111%	109%	103%	112%	102%	89%	126%	26560

Erklärung: Grüne Füllung = Minimalwert, rote Füllung Maximalwert

VDA
 Verband der Automobilindustrie e.V.
 Behrenstraße 35
 D-10117 Berlin
 Telefon 030 / 897842-0
 Telefax 030 / 897842-600