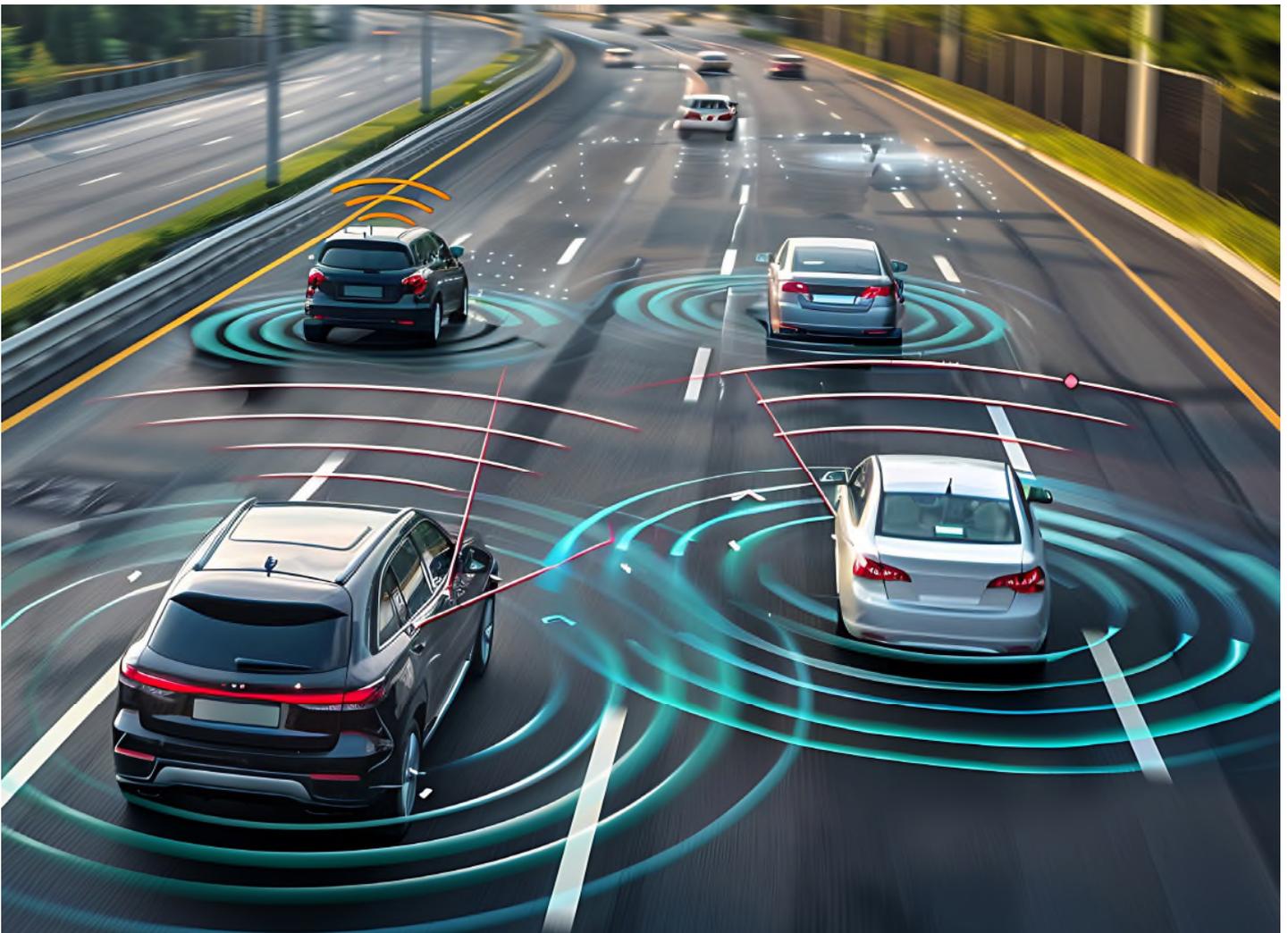


Position

# Data Act

Vorschlag zur nationalen Umsetzung und  
Ausgestaltung des Data Act



November 2024

## Zusammenfassung

Vernetzte Kraftfahrzeuge unterscheiden sich aufgrund ihrer technischen Komplexität und Mobilität maßgeblich von der Mehrzahl der durch den Data Act regulierten Produkte. Aus Sicht des VDA sollte deshalb in Übereinstimmung mit Art. 37 Data Act für die nationale Umsetzung des Data Act in Deutschland neben der Bundesnetzagentur (BNetzA) auch das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) verantwortlich sein. Die Expertise des KBA ist bei technisch-wirtschaftlichen Fragenstellungen wie beispielsweise der Abschätzung des Datenbereitstellungsaufwands, der Einschätzung, welche Daten ein Betriebsgeheimnis darstellen oder der Bewertung von Sicherheits- und Typkonformitätsrisiken entscheidungsrelevant.

Unabhängig von der formalen Festlegung der Verantwortlichkeit ist aus Sicht des VDA ein intensiver fachlicher Austausch zwischen den Behörden sowie eine gemeinsame, regelmäßige, klare und verbindliche Kommunikation ihrer Entscheidungen unerlässlich. Im Sinne der Handlungsfähigkeit und Planungssicherheit empfiehlt der VDA bei allen Bestrebungen hinsichtlich der Harmonisierung mit den anderen Mitgliedstaaten auch eine möglichst frühzeitige Verabschiedung des nationalen Umsetzungsgesetzes.

Um eine widerspruchs- und überschneidungsfreie Umsetzung in der gesamten EU zu gewährleisten, sollten verbindliche europäische Standards für die Zusammenarbeit der Datenkoordinatoren der Mitgliedstaaten festgelegt werden. Auf nationaler Ebene sind dazu Vereinbarungen mit den Datenschutz- und Kartellbehörden sowie dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA) erforderlich.

Die Höhe etwaiger Bußgelder für eine schuldhafte Nicht-Bereitstellung von Daten sollte an den in Art 40 (3) Data Act genannten Kriterien sowie der Schwere der Schuld bemessen werden. Die Anzahl der betroffenen Produkte und die vereinbarte Frequenz der Datenbereitstellung sollten hingegen unberücksichtigt bleiben. Auch sollten bewusste Falschangaben zum Zwecke der unberechtigten Erlangung eines Datenzugriffs mindestens als Ordnungswidrigkeit geahndet werden.

Um parallele Verfahren bei mehreren Streitbeilegungsstellen zu vermeiden, sollten klare Vorgaben zu den Rechtswegen und zur gerichtlichen Zuständigkeit festgelegt werden. Eine sofortige Vollziehbarkeit sollte nur in Ausnahmefällen möglich sein.

Es bedarf grundlegender Regelungen für die Arbeit der Streitbeilegungsstellen, insbesondere im Hinblick auf grenzüberschreitende Verfahren und die Einbindung ihrer Entscheidungen in das nationale Rechtssystem. Dabei ist die Zusammenarbeit mit den Verwaltungsgerichten zu berücksichtigen. Im Vordergrund sollte immer die schnelle außergerichtliche Konfliktlösung stehen.

# 1 Ausübung der nationalen Aufsicht

## **A Neben der BNetzA sollte auch das KBA für die Durchsetzung des Data Act verantwortlich gemacht werden.**

Im Vergleich zu anderen vernetzten Produkten sind vernetzte Fahrzeuge besonders stark vom Data Act betroffen. Das liegt nicht nur daran, dass sie eine erhebliche Menge an Daten generieren und verarbeiten, sondern vor allem an ihrer Mobilität, die deutlich umfangreichere Nutzungsmöglichkeiten bietet als statische vernetzte Produkte. Dies führt zu komplexeren Sachverhalten und rechtlichen Fragestellungen. Die zur Darstellung datenbasierter Services erhobenen Daten umfassen nicht nur technische Informationen über den Zustand und die Leistung des Fahrzeugs, sondern auch personenbezogene Daten der Nutzer, wie beispielsweise Fahrverhalten, Standortdaten sowie Kommunikationsdaten. Demnach ist die Berücksichtigung spezieller fahrzeugspezifischer Anforderungen im Durchführungsgesetz essenziell und in Anbetracht der Bedeutung des Automobilsektors für das wirtschaftliche und gesellschaftliche Leben in Deutschland unumgänglich.

Vernetzte Kraftfahrzeuge unterscheiden sich von anderen vernetzten Produkten vor allem auch dadurch, dass der Datenzugriff potenziell ein erhebliches Risiko und eine Gefährdung von Nutzer, Umgebung, Gesellschaft oder Umwelt durch beabsichtigtes oder unbeabsichtigtes Fehlverhalten darstellt.

Somit ist es im Automobilsektor in besonderer Weise erforderlich, bei der Beantwortung technisch-wirtschaftlicher Fragestellungen (wie z.B. der Abschätzung des Datenbereitstellungsaufwands, der Einschätzung, welche Daten ein Betriebsgeheimnis darstellen, oder der Bewertung von Sicherheits- und Typkonformitätsrisiken) zusätzlich zur BNetzA eine zweite, technische Behörde in die Verantwortung zu nehmen.

Der VDA hat sich hier bereits im Juni 2024 dafür ausgesprochen, bei der operativen Aufsicht der fahrzeuggenerierten Daten die Hoheit eindeutig dem KBA und die sektorübergreifende Gesamtkoordination der BNetzA zu übertragen.

Art. 37 des Data Act sieht ausdrücklich die Zusammenarbeit zwischen mehreren Behörden vor. Die BNetzA sollte nationaler „Datenkoordinator“ und damit „Single Point of Contact“ bspw. gegenüber der EU-Kommission über alle vom Data Act betroffenen Sektoren sein. Das KBA sollte hingegen die fahrzeugsektorspezifische Koordinierung übernehmen. Damit würde die Übertragung der speziellen Regelungen für den Sektor Fahrzeug mit allen Ermächtigungen an das KBA (vertikale Aufsicht/Aufgaben) gehen. Die Datenhoheit im Fahrzeugsektor läge somit eindeutig beim KBA. Diese Zuständigkeiten sollten sowohl im KBA-Gesetz als auch im Data Act Umsetzungsgesetz verankert werden.

Es ist von entscheidender Bedeutung, dass die zuständigen Behörden bereits im Vorfeld benannt werden, um einen reibungslosen Übergang in das anzuwendende regulatorische Regime und die Einhaltung der neuen Vorschriften zu gewährleisten.

## **B BNetzA und KBA sollten einvernehmlich entscheiden.**

Unabhängig von der formalen Festlegung der Verantwortlichkeit nach Art. 37 Data Act sind aus Sicht des VDA ein intensiver fachlicher Austausch sowie klare und verbindliche Aussagen der Behörden erforderlich, um Unsicherheiten zu vermeiden. Zudem sollten die betroffenen Akteure rechtzeitig über behördliche Standpunkte und, idealerweise, Leitlinien informiert werden. Im Automobilsektor ist dabei die qualifizierte Beantwortung technisch-wirtschaftlicher Fragestellungen von besonderer Bedeutung. Diese umfassen insbesondere die Abschätzung des mit der Bereitstellung angeforderter fahrzeuggenerierter Daten verbundenen Aufwands, die Beurteilung, ob angefragte Daten als Betriebsgeheimnis einzustufen sind, sowie die Bewertung von Sicherheits- und Konformitätsrisiken, die durch den Zugriff auf das Fahrzeug entstehen. Die technisch-fachliche Kompetenz ist hierbei von fundamentaler Bedeutung. Daher fordert der VDA, dass die Meinung der sektoralen Behörde KBA nicht nur im Benehmen, sondern im Einvernehmen verpflichtend berücksichtigt wird.

Die Berücksichtigung fahrzeugspezifischer Anforderungen im Durchführungsgesetz gewährleistet, dass die spezifischen Bedürfnisse und Herausforderungen dieses Sektors angemessen adressiert werden. Dies ist insbesondere von Bedeutung, um sicherzustellen, dass die Datenverarbeitung in Fahrzeugen sowohl effektiv als auch in Übereinstimmung mit bestehenden Gesetzen, speziell im Bereich des Datenschutzes, erfolgt.

## **C Im Sinne der Konsistenz des Rechtsrahmens für die Datenwirtschaft sollte die Zusammenarbeit zwischen den Datenkoordinatoren der Mitgliedstaaten klar und verbindlich geregelt sein.**

Es sollten klare und verbindliche Regelungen eingeführt werden, welche die Zusammenarbeit der nationalen Aufsichtsbehörde mit den entsprechenden Stellen der anderen Mitgliedstaaten definieren. Dies fördert die Konsistenz und Einheitlichkeit bei der Umsetzung des Data Act innerhalb der EU und erleichtert den grenzüberschreitenden Datenaustausch. Angesichts der grenzüberschreitenden Mobilität der Fahrzeuge werden sich innerhalb der EU mit großer Wahrscheinlichkeit zahlreiche Sachverhalte ergeben, die mehr als nur die Aufsichtsbehörde eines Mitgliedstaats betreffen.

Durch klare und verbindliche Regelungen wird sichergestellt, dass die in Art. 37 Data Act geforderte (aber nicht weiter spezifizierte) grenzüberschreitende Zusammenarbeit zwischen den nationalen Datenkoordinatoren strukturiert abläuft. Zugleich ist der deutsche Gesetzgeber auch gefordert, sich für EU-weite Regelungen einzusetzen. Die Zusammenarbeit der Behörden sollte gefördert werden, um ein einheitliches Regelungsregime des Data Act sicherzustellen und Unterschiede in der Rechtsauslegung zu minimieren. Dadurch sollen Diskrepanzen in der Interpretation und Anwendung des Rechts vermieden werden, wie sie beispielsweise zu Beginn der Einführung der Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) vielfach auftraten. Der VDA empfiehlt daher, die in Art. 37 Data Act beschriebene Möglichkeit zur Vereinbarung eines verbindlichen europäischen Standards zu nutzen.

In diesem Kontext ist auch darauf hinzuweisen, dass die Zusammenarbeit zwischen den Datenkoordinatoren der Mitgliedstaaten auf etwaige Überschneidungen zwischen verschiedenen Rechtsakten zur Datenwirtschaft eingehen sollte, um eine klare Abgrenzung der jeweiligen Regelungen sicherzustellen. So sind etwa das geplante Mobilitätsdatengesetz, die Batterieverordnung (EU) 2023/1542, sowie Art. 20a der Richtlinie (EU) 2018/2001 über erneuerbare Energien als für den Automobilsektor relevante Rechtsakte zu nennen, die in diesem Zusammenhang Berücksichtigung finden müssen. Diese Regelungen betreffen unter anderem die Datenbereitstellung, insbesondere von fahrzeuggenerierten Daten, und weisen Überschneidungen mit den Bestimmungen des Data Act auf. Eine klare Abstimmung zu diesen Regelungen zwischen den Datenkoordinatoren auf europäischer Ebene ist daher

unerlässlich, um erhebliche Rechtsunsicherheit zu vermeiden und eine kohärente Anwendung der verschiedenen Datenregulierungen zu gewährleisten.

#### **D Das KBA sollte bestehende Netzwerke nutzen, um sich mit seinen Partnerbehörden abzustimmen.**

Das KBA ist bereits intensiv mit den entsprechenden technischen Partnerbehörden der Mitgliedstaaten vernetzt. Der VDA empfiehlt, diese bestehenden Netzwerke zu nutzen und sieht keine Notwendigkeit neuer Prozesse oder Strukturen für die Umsetzung des Data Act. Diese Netzwerke stellen aus Sicht des VDA einen weiteren Grund dar, das KBA in der Umsetzung des Data Act verpflichtend zu berücksichtigen (Einvernehmen).

#### **E Für die Zusammenarbeit der BNetzA mit den Datenschutzbehörden sowie weiteren nationalen Behörden sind klare und verbindliche Regelungen erforderlich.**

Derzeit besteht keine hinreichende Klarheit darüber, wie die Überschneidung zwischen der DSGVO und dem Data Act in der Praxis konkret ausgestaltet wird, und wie Interaktionen zwischen der Datenschutzbehörde und der zuständigen Stelle nach dem Data Act gehandhabt werden. Eine klare Abgrenzung der Verantwortlichkeiten zwischen der zu benennenden Aufsichtsbehörde und den Datenschutzbehörden ist aber von entscheidender Bedeutung. Dies betrifft unter anderem die (datenschutzrechtliche) Verifizierung von Nutzeranfragen, die Herausgabe von personenbezogenen Daten, die Unterscheidung der Rollen (Dateninhaber und -verantwortlicher) sowie zahlreiche weitere Aspekte.

Ohne klare Regelungen besteht das Risiko, dass Anforderungen entweder zu streng oder zu nachlässig gehandhabt werden. Zu strenge Anforderungen könnten Nutzer abschrecken, während zu weiche Anforderungen gegen die DSGVO verstoßen könnten. Die Schaffung klarer Zuständigkeiten würde Rechtsklarheit und Rechtssicherheit gewährleisten, ineffiziente, langsame Verfahren und Konflikte zwischen Behörden verhindern, das Vertrauen der Nutzer stärken und die Einhaltung des Data Act sicherstellen.

Es bedarf außerdem einer Regelung darüber, welche Behörde für die Feststellung der Entwicklung eines verbotenen Konkurrenzprodukts zuständig ist. In der Regel obliegt diese Aufgabe aufgrund der für diese Beurteilung notwendigen Marktabgrenzung den Kartellbehörden, insbesondere dem Bundeskartellamt (BKartA), sowie dem Bundesamt für Wirtschaft und Ausfuhrkontrolle (BAFA). Sofern angedacht ist, solche Aufgaben aus dem Data Act auf mehrere Behörden aufzuteilen, ist eine klare und detaillierte Aufteilung der Aufgabenbereiche erforderlich. In jedem Fall ist eine möglichst effiziente Vollziehung des Data Act zu gewährleisten. Insbesondere müssen unterschiedliche Auslegungen bzw. Interpretationen des Data Act verhindert und eine (hier innerstaatlich) einheitliche Rechtsauslegung gewährleistet werden.

Auch die Schnittstellenabstimmung bei Fällen, in denen eine Datenausleitung gegen Kartellrecht oder Exportkontrollrecht verstoßen würde, sollte ausreichend konkret geregelt werden. Die Beiziehung der Wettbewerbsbehörden, insbesondere des BKartA, und des BAFA, sollte so ausgestaltet sein, dass der zuständige Datenkoordinator (in Deutschland die BNetzA) in bestimmten Fällen die Unterstützung dieser Behörden anfordern kann. Es müssen klare Richtlinien definiert werden, die das Vorgehen bei einer potenziellen Datenausleitung, die gegen das Kartell- oder Exportkontrollrecht verstößt, festlegen. Dies betrifft insbesondere die Zuständigkeiten des BKartA und des BAFA, um sicherzustellen, dass alle rechtlichen Anforderungen eingehalten werden und eine reibungslose Zusammenarbeit zwischen den Behörden gewährleistet ist. Der nach dem Data Act zuständige Datenkoordinator sollte aufgrund der Bündelung der erforderlichen Sachkenntnis jedoch weiterhin die federführende Rolle behalten. Allenfalls in Fällen, in denen die kartellrechtliche Fragestellung überwiegt, sollte eine Abtretung in Betracht gezogen werden.

#### **F Die Kommunikation behördlicher Entscheidungen und Guidelines durch die BNetzA sollte konkret geregelt werden.**

Die BNetzA nutzt beispielsweise ihr Amtsblatt zur Kommunikation in ihrem aktuellen Zuständigkeitsbereich. Ein ähnliches Format könnte auch bei der Umsetzung des Data Act sinnvoll sein, zusätzlich zur Kommunikation über die Website der zuständigen Behörde. In diesem Kontext wird angeregt, einen zunächst monatlichen und später vierteljährlichen Zyklus für die Veröffentlichung von Entscheidungen und Guidelines zu etablieren. Dadurch könnte die Auslegung und Durchsetzung des Data Act seitens der Behörde transparent gemacht werden.

## **2 Zeitplan Umsetzungsgesetz**

#### **G Das Umsetzungsgesetz sollte möglichst früh in Kraft treten, es sollte dabei aber ausreichend Zeit für die Harmonisierung bleiben.**

Die Benennung der zuständigen Behörde ist ein erster Schritt, der jedoch von entscheidender Bedeutung ist, um die Durchsetzung des Data Act in klare Bahnen zu lenken. Sie ist entscheidend, um den betroffenen Akteuren zeitnah mehr Rechtssicherheit durch klare Vorgaben und Leitlinien zu verschaffen. Die global ausgerichtete Automobilindustrie ist auf einheitliche Regelungen und eine konsequente Anwendung der Gesetze innerhalb der EU angewiesen. Eine harmonisierte Gesetzgebung würde nicht nur den Verwaltungsaufwand für Unternehmen verringern, sondern auch die Rechtsunsicherheit reduzieren und die Wettbewerbsfähigkeit der europäischen Automobilbranche stärken. Während des Gesetzgebungsverfahrens ist deshalb eine enge Zusammenarbeit mit den anderen EU-Mitgliedstaaten erforderlich.

Gleichzeitig muss das Durchführungsgesetz jedoch möglichst rasch erlassen werden, da die Automobilindustrie lange Vorlaufzeiten und Produktzyklen hat und daher dringend stabile Rechtssicherheit benötigt. Verzögerungen oder Unsicherheiten könnten Planungssicherheit und Investitionen beeinträchtigen. Eine schnelle Umsetzung bietet den Unternehmen weitere Klarheit, um ihre Strategien und Produktspezifikationen anzupassen, in neue Technologien zu investieren und die Ziele des Data Act bestmöglich zu erreichen.

## 3 Sanktionierung von Verstößen / Angemessenheit von Bußgeldern

### H Bußgelder sollten gemäß Art. 40 Data Act und in Abhängigkeit von der Schwere des Verschuldens bemessen werden.

Gemäß Art. 40 des Data Act sind nationale Gesetzgeber verpflichtet, klare und präzise Regelungen zu schaffen, die den besonderen Anforderungen und Rahmenbedingungen ihres Landes entsprechen. Zudem erleichtert die Schaffung klarer und detaillierter Regelungen die Arbeit der Aufsichtsbehörden, da diese auf einer klaren Grundlage Sanktionen und Bußgelder erlassen können. Dies reduziert den Verwaltungsaufwand und ermöglicht eine effizientere Durchsetzung der Vorschriften. Für Unternehmen und andere betroffene Akteure bedeutet dies, dass sie genau über die zu vermeidenden Handlungen informiert sind und die potenziellen Konsequenzen von Verstößen kennen.

Im Sinne eines verhältnismäßigen Strafmaßes sollten bei der Bemessung des Bußgelds die folgenden Aspekte berücksichtigt werden:

1. Die in Art. 40 (3) Data Act a) mit f) für die Bemessung von Sanktionen genannten Kriterien. Dabei sollte die Höhe des Bußgelds nicht von der Anzahl der von einer schuldhaften Einschränkung der Datenbereitstellung betroffenen Produkte abhängig gemacht werden. Schon ein geringfügiger Fehler bei der Datenausleitung kann dazu führen, dass aus Millionen von Fahrzeugen die angeforderten Daten nicht übertragen werden und würde somit eine entsprechende Vielzahl von Verstößen nach sich ziehen. In solchen Fällen die Höhe des Bußgelds anhand der Anzahl der betroffenen Fahrzeuge zu bemessen, würde zu unverhältnismäßig hohen Strafen führen, was für die betroffenen Hersteller u.U. existenzgefährdend sein könnte. Zudem würde ein solches Vorgehen Hersteller mit geringem Produktionsvolumen bevorzugen und Hersteller mit höherer Stückzahl benachteiligen. Des Weiteren sollten die in Art. 40 (3) a) verwendeten Begriffe Umfang und Dauer der schuldhaften Nichtbereitstellung nicht von der Frequenz abhängig gemacht werden, in der einzelne Datenpunkten übertragen werden. Es sollte also ein Hersteller, der ein bestimmtes Datum stündlich erhebt, nicht gegenüber einem Hersteller benachteiligt werden, der das gleiche Datum täglich erhebt. Zudem sollte nicht jeder einzelne nicht gelieferte Datenpunkt als gesonderter Verstoß gewertet werden. Solche zeitlich zusammenhängenden Fälle sollten vielmehr als "einheitlicher Verstoß" gesehen werden.
2. Die Schwere des Verschuldens. Kriterium hierfür ist, ob die rechtswidrige Einschränkung der Datenbereitstellung fahrlässig, grob fahrlässig oder vorsätzlich erfolgt ist. Aus Sicht des VDA muss ein etwaiges eigenes Verschulden des Data Holders (Herstellers) notwendiges Erfordernis für jedwede Sanktion nach dem Data Act sein.

### I Es ist Klarheit hinsichtlich des Rechtswegs bei Verstößen gegen den Data Act erforderlich.

Die Festlegung des Rechtswegs bei Verstößen gegen den Data Act ist von entscheidender Bedeutung, um für alle Beteiligten Klarheit und Rechtssicherheit zu gewährleisten. Dabei sollte geklärt werden, ob es sich um zivilrechtliche Ansprüche oder öffentlich-rechtliche Pflichten handelt und welche Gerichte ggf. zuständig sind. In dieser Hinsicht wäre es wünschenswert, wenn der Gesetzgeber auch Klarheit darüber schaffen würde, welcher Rechtsweg und Instanzenzug einschlägig ist.

#### **J Bzgl. einstweiligem Rechtsschutz sollten nationale Verwaltungsverfahrensvorschriften zur Anwendung kommen.**

Die Entscheidungen der Behörde sowie der Gerichtsinstanzen sollten klaren Vorgaben zur Vollziehbarkeit der Entscheidung folgen. Es obliegt dem Gesetzgeber, klar zu definieren, in welchen Fällen ein einstweiliger Rechtsschutz bzw. eine sofortige Vollziehbarkeit gegeben ist. Eine sofortige Vollziehbarkeit sollte lediglich in Ausnahmefällen für Maßnahmen möglich sein, welche dem Verstoß Abhilfe schaffen können. Sanktionen gegen sonstige Verstöße sowie Bußgelder sollten jedenfalls erst nach Erlangung der Rechtskraft vollstreckbar sein, so dass eine Anfechtung eines Sanktions- bzw. Bußgeldbescheids möglich sein muss.

#### **K Auch Falschangaben zur unberechtigten Erlangung eines Datenzugriffs sollten sanktioniert werden.**

Die Verifizierung des Nutzers ist ein wesentliches Element des Pflichtenbündels des Dateninhabers unter dem Data Act. Die konkrete Ausgestaltung der Verifizierung ist derzeit noch mit Rechtsunsicherheit behaftet. Insbesondere ist unklar, wie die Verifizierung konkret durchgeführt werden soll und welche Angaben des Nutzers hierfür herangezogen werden dürfen und insbesondere unter Beachtung von Art. 5 DSGVO herangezogen werden müssen. Beispielsweise steht bei der Anmietung von Fahrzeugen in der Praxis häufig kein direkter Kontakt zwischen Dateninhaber und Nutzer, da die Fahrzeuge üblicherweise von einem Nutzer bei einem Dritten angemietet werden.

Eine Verifizierung des Nutzers auf Basis seines schlüssigen Vortrags (wie in Kapitel 27 der von der Kommission veröffentlichten FAQ zum Data Act beschrieben) lässt theoretisch die Möglichkeit, sich fälschlicherweise als Nutzer auszugeben, um an Daten zu gelangen. Die Angabe unrichtiger Daten zur Person des Nutzers durch natürliche oder juristische Personen, um unberechtigt an Daten Dritter zu gelangen, sollte deshalb mit rechtlichen Konsequenzen nicht unterhalb einer Ordnungswidrigkeit belegt werden. Der Vorteil einer solchen Regelung bestünde zunächst in der abschreckenden Wirkung vor Betrug und Missbrauch. Ein unberechtigter Datenabruf wäre folglich nicht länger als Kavaliersdelikt zu betrachten, sondern mit Konsequenzen verbunden. Diese abschreckende Wirkung wäre ein wesentlicher Fortschritt bei der Etablierung einer geordneten Datenwirtschaft und würde auch die Datensicherheit verbessern. Unternehmen würden zudem von der potenziell ausufernden Nutzerprüfung entlastet, da die an die Nutzer gestellten Anforderungen für die Verifizierung nicht zu hoch sein dürfen.

## **4 Außergerichtliche Streitbeilegung**

#### **L Streitigkeiten sollten nicht gleichzeitig bei mehreren Streitbeilegungsstellen anhängig gemacht werden können.**

Es sollten grundlegende Regelungen für die Tätigkeit der genannten Streitbeilegungsstellen sowie für den Ablauf von Streitbeilegungsverfahren festgelegt werden. In diesem Zusammenhang sollte verbindlich vorgeschrieben werden, dass von Streitbeilegungsstellen jährliche Tätigkeitsberichte veröffentlicht werden. Zudem sollte festgelegt werden, wie mit Verfahren umzugehen ist, die einen grenzüberschreitenden Charakter aufweisen bzw. in einem anderen Mitgliedstaat bei einer anderen Streitbeilegungsstelle anhängig sind.

## **M Widersprüchliche Entscheidungen zwischen Streitbelegungsstellen und Gerichten sind zu vermeiden.**

Nach ErwGr. 56 zum Data Act sind Parteien eines Streitbelegungsverfahrens nicht daran gehindert, ihre Grundrechte auf einen wirksamen Rechtsbehelf und ein faires Verfahren auszuüben. Sie können daher jederzeit bei einem Gericht eines Mitgliedstaats Rechtsmittel einlegen. Demnach ist auch selbst nach ergangener Entscheidung einer Streitbelegungsstelle die Befassung eines nationalen Gerichts möglich. Daher sollte im Durchführungsgesetz ausdrücklich geregelt werden, dass und auf welche Weise Entscheidungen der Streitbelegungsstellen auch vor einem nationalen Gericht überprüft werden können. Hierzu sollten auch Fristen gesetzlich normiert werden, bis wann eine solche Entscheidung rechtskräftig wird. Hierbei bieten sich die Fristen des üblichen Verwaltungsgerichtsverfahren an.

## **N Das Zusammenspiel von Streitbelegungsstellen (zivilrechtlich geprägt) und Verwaltungsgerichten (öffentlich-rechtlich geprägt) sollte rechtssicher gestaltet werden.**

Eine große Herausforderung besteht in der potenziellen Diskrepanz zwischen den Entscheidungen der Streitbelegungsstellen und der Praxis der Verwaltungsgerichte. Dies könnte zu Unsicherheiten und Inkonsistenzen führen, die sowohl für die betroffenen Parteien als auch für die Behörden problematisch sind. Daher müssen klare Regelungen geschaffen werden, die festlegen, wie die Entscheidungen der Streitbelegungsstellen in das bestehende Rechtssystem integriert werden können. Dies könnte beispielsweise durch gesetzliche Vorgaben erfolgen, welche die Bindungswirkung und Anfechtbarkeit solcher Entscheidungen regeln.

### **Ansprechpartner**

#### **Dr. Marcus Bollig**

Geschäftsführer

marcus.bollig@vda.de

#### **Martin Lorenz**

Abteilungsleiter für Security, Daten & Digitalisierung

martin.lorenz@vda.de

#### **Dr. Julian Weber**

Referent Daten & Digitalisierung & Künstliche Intelligenz

julian.weber@vda.de

Der Verband der Automobilindustrie (VDA) vereint rund 620 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach. Die Mitglieder entwickeln und produzieren Pkw und Lkw, Software, Anhänger, Aufbauten, Busse, Teile und Zubehör sowie immer neue Mobilitätsangebote.

Wir sind die Interessenvertretung der Automobilindustrie und stehen für eine moderne, zukunftsorientierte multimodale Mobilität auf dem Weg zur Klimaneutralität. Der VDA vertritt die Interessen seiner Mitglieder gegenüber Politik, Medien und gesellschaftlichen Gruppen.

Wir arbeiten für Elektromobilität, klimaneutrale Antriebe, die Umsetzung der Klimaziele, Rohstoffsicherung, Digitalisierung und Vernetzung sowie German Engineering. Wir setzen uns dabei für einen wettbewerbsfähigen Wirtschafts- und Innovationsstandort ein. Unsere Industrie sichert Wohlstand in Deutschland: Mehr als 780.000 Menschen sind direkt in der deutschen Automobilindustrie beschäftigt.

Der VDA ist Veranstalter der größten internationalen Mobilitätsplattform IAA MOBILITY und der IAA TRANSPORTATION, der weltweit wichtigsten Plattform für die Zukunft der Nutzfahrzeugindustrie.

---

Herausgeber      Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)  
Behrenstraße 35, 10117 Berlin  
[www.vda.de](http://www.vda.de)

Deutscher Bundestag Lobbyregister-Nr.: R001243  
EU-Transparenz-Register-Nr.: 9557 4664 768-90

Copyright      Verband der Automobilindustrie e. V. (VDA)

Nachdruck und jede sonstige Form der Vervielfältigung  
ist nur mit Angabe der Quelle gestattet

Version      November 2024