

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Professor Dr. Frank Arloth,

Amtschef des Bayerischen
Staatsministeriums der Justiz

Andrea Czarnecki, Group General
Counsel Continental AG

Professor Dr. Markus Gehrlein,

Richter am Bundesgerichtshof a. D.

Karin E. Geissl, Rechtsanwältin,
Attorney at Law, Freshfields Bruckhaus
Deringer

Dr. Peter Gladbach,

Datenschutzbeauftragter AUDI AG

Professor Dr. Christian Heinrich,

Katholische Universität, Ingolstadt

Dr. Florian Hofer, LL.M., Chief Legal and
Compliance Officer, Daimler Truck AG

Dr. Uta Karen Klawitter,

General Counsel AUDI AG

Professor Dr. Thomas Klindt,

Rechtsanwalt, Noerr

Nora Klug, LL.M.,

General Counsel Robert Bosch GmbH

Professor Dr. Rolf-Dieter Mönning,

Rechtsanwalt, Mönning Feser Partner

Professor Dr. Dr. h.c. Hanns Prütting,

Universität zu Köln

Professor Dr. Jens M. Schmittmann,

Rechtsanwalt, FOM Hochschule, Essen

Dr. Stefan Schröcker,

Leiter Recht, Produktion und Vertrieb,
BMW AG

Dr. Reinhard Siegert, Rechtsanwalt,

Heuking Kühn Lüer Wojtek

Dr. Martin Wagener,

Rechtsanwalt

SCHRIFTFLEITUNG

Dr. Nicholas Schoch, Rechtsanwalt,
Freshfields Bruckhaus Deringer

STÄNDIGE MITARBEITER

Dr. Charlotte Harms, Paul Harenberg,
Camillo v. Haugwitz

- 1 Wolfgang Niedermark
Eine neue Industriestrategie für Europa
- 2 Paul Harenberg und Dr. Johannes Janning, LL.M. (LSE)
**Closing Draghi's Innovation Gap – Innovationsfinanzierung durch Corporate
Venture Capital im Automotive Sektor**
- 14 Stefan Hauser und Rafael Lier
Die CO₂-Flottengesetzgebung für schwere Nutzfahrzeuge in der EU
- 22 Dr. André Lippert und Constanze Schweidtmann, LL.M. (Stockholm)
**Waldschutz in Fahrt: Rechtliche Implikationen der EU-Entwaldungsverordnung für
die Automobilindustrie**
- 31 Dr. Anne de Boer
Die ESG-Rating Verordnung im Überblick
- 33 Stefanie Fay, Dr. Maximilian Menn und Dr. Fabian Seigfried
**Modernisierung des Zivilprozesses – Aktuelle Auswirkungen auf die Automobil-
wirtschaft (Teil 1)**
- 39 Stefanie Fay, Dr. Maximilian Menn und Dr. Fabian Seigfried
**Modernisierung des Zivilprozesses – Aktuelle Auswirkungen auf die Automobil-
wirtschaft (Teil 2)**
- 44 Martin Egner und Melina Gebhardt
**Wie werde ich Dich wieder los? – Rechtsfragen rund um das Fahrzeug-
Remarketing bzw. den Verkauf von Gebrauchtfahrzeugen**
- 53 Prof. Dr. Christian Pelz
Das neue deutsche Sanktionsstrafrecht und die Automobilwirtschaft
- 58 Dr. Reinhard Siegert und Dr. Lukas Valis
**Kurze Blüte?
Agenturmodell im Neuwagenvertrieb am Scheideweg**
- 63 Prof. Dr. Thomas Klindt
Barrierefreie KFZ-Probefahrten: Gilt das BfSG für Online-Buchungsportale?
- 64 Dr. Christian Piovano
**Hochrisiko-KI-Systeme im Fahrzeug: Von Ausnahmen und Gegenausnahmen
der KI-VO (EU) 2024/1689**
- 69 Thomas Kahl und Teresa Kirschner
Ein Jahr Digital Services Act: Eine Bilanz aus Sicht der Automobilindustrie
- 74 Univ.-Prof. Dr. iur. Christian Koenig, LL.M. (LSE) und Wiss. Mit. Dr. Anton Veidt
Gewährleistung der Anbieterwechselfreiheit in vernetzten Fahrzeugen?
- 81 Claus Wonnemann, Markus Ihle, Philipp Haas und Bernd Lutz
**Organisation konzernweiter Cybersicherheit für Produkte in einem dynamischen
regulatorischen Umfeld**
- 87 Sebastian Gutt
Reagens (AdBlue) – Technische Themen in der rechtlichen Beratung
- 90 Nils Schlenkhoff
**Dokumentationsanforderungen für Emissionen bei EU6 und EU7: Was ist eine AES,
wofür gilt sie und warum sollte sie bei EU7 entfallen?**
- 96 Dr. Lisa-Karen Mannefeld und Eva-Maria Böning
**Strictly confidential?! – Aktuelles zum Schutz von Betriebs- und Geschäfts-
geheimnissen nach dem UIG**
- 100 Lars Eckhoff, LL.M (Wellington) und Phillip Bubinger, M.C.B.L. (Mannheim/Adelaide)
Der „Quasi-Quasi-Hersteller“ des EuGH in der Sache „Ford Italia“

mobilitätsspezifisch sorgfältig bewertet werden müssen, um ihren exakten regulatorischen Status i. R. d. KI-VO zu bestimmen. Die Bewertung, ob ein Sicherheitsbauteil vorliegt, ist dabei essenziell. Trotz einer Differenzierung in Art. 6 KI-VO bleibt das primäre Ziel der KI-VO, Sicherheitsrisiken zu minimieren und die Grundrechte natürlicher Personen zu schützen. Es bedarf daher einer sorgfältigen Analyse, um sicherzustellen, dass keine Schutzlücken entstehen und die Sicherheit sowie die Rechte aller Beteiligten gewahrt bleiben.

Mit Blick auf die Zukunft und die zunehmende Integration von KI-Systemen in den Automobilbereich ist ferner zu erwarten, dass der Gesetzgeber und die Rechtsprechung verstärkt gefordert sein werden, präzisere Kriterien und Definitionen zu entwickeln, um die regulatorischen Anforderungen klarer zu fassen. Es bleibt beispielsweise zu hoffen, dass in den kommenden Leitfäden des AI Offices weitere begriffliche Schärfungen aufgenommen werden, insbesondere hinsichtlich der Frage, was unter einem Sicherheitsbauteil zu verstehen ist. In diesem Zusammenhang ist zu betonen, dass selbst wenn nach aktueller Rechtslage

ein Automotive-Produkt nicht von der KI-VO umfasst ist (der Ausnahmetatbestand des Art. 2 Abs. 2 KI-VO also greift) dies nicht als Einladung verstanden werden sollte, sich nicht mit regulatorischen Anforderungen an KI zu beschäftigen. Es ist zu erwarten, dass es in der Automotive-Industrie über kurz oder lang eine separate UNECE zum Einsatz von KI geben wird, womit KI im Automotive-Sektor reguliert wird.²⁴ So sieht auch Art. 2 Abs. 2 i. V. m. Art. 107 vor, dass Art. 5 der Verordnung (EU) 2018/858 entsprechend angepasst wird, um eine entsprechende UNECE zu ermöglichen.

Neben der Frage der Anwendbarkeit der KI-VO auf Automotive-Produkte dürften die Wirtschaftsakteure im Automotive-Bereich natürlich nicht vergessen, dass sie außerdem Betreiber im Sinne von Art. 3 Nr. 4 KI-VO sein können, wenn sie KI-Lösungen intern verwenden.

²⁴ Überblick zum aktuellen Stand: <https://unece.org/transport/events/wp29-workshop-artificial-intelligence> (Abruf: 9.12.2024).

RA Thomas Kahl und RAin Teresa Kirschner, Frankfurt*

Ein Jahr Digital Services Act: Eine Bilanz aus Sicht der Automobilindustrie

Die Umsetzung der Vorgaben der EU-Digitalstrategie ist in vollem Gange und hat in der Beratungspraxis in der Automobilindustrie (weiterhin) große Bedeutung.¹ Im Fokus stehen Angebote im Bereich der Connected Vehicle Services und des Mobile eCommerce oder auch „mCommerce“. Connected Vehicle Ökosysteme werden zu mobilen Marktplätzen, über die alle Arten digitaler Dienstleistungen angeboten werden können. Besondere regulatorische Bedeutung kommt dabei dem Digital Services Act (DSA) zu. Viele Funktionen in Connected Vehicle Diensten können als Plattform- oder Marktplatzdienste den Regelungen des DSA unterfallen.²

Der DSA gilt seit dem 17.2.2024 – Zeit für eine erste Bilanz nach einem Jahr mit dem DSA. Im folgenden Beitrag³ werden aktuelle Entwicklungen in der Behördenpraxis, Herausforderungen im Rahmen der Umsetzung sowie die Themen dargestellt, die die Legal Teams der Automobilhersteller (weiterhin) besonders im Blick haben sollten.

I. Die wichtigsten Eckpunkte des DSA im Überblick

Der DSA zielt darauf ab, ein sicheres, berechenbares und vertrauenswürdiges Online-Umfeld für alle Akteure im Online-Sektor, insbesondere Verbraucher, zu gewährleisten.⁴ Der Anwendungsbereich erstreckt sich auf Anbieter bestimmter Dienste der Informationsgesellschaft. Dienste der Informationsgesellschaft sind in der Regel gegen Entgelt elektronisch im Fernabsatz und im individuellen Auftrag eines Nutzers erbrachte Dienstleistungen.⁵ Die Regelungen des DSA gelten im Speziellen für Anbieter sog. Vermittlungsdienste. Dies umfasst zum einen Anbieter von Leis-

tungen der „reinen Durchleitung“, „Caching“-Leistungen und „Hosting-Dienste(n)“ (vgl. Art. 11 ff.). Zudem enthält der DSA Vorgaben für Online-Plattformen wie soziale Netzwerke, über die Informationen ausgetauscht werden können (vgl. Art. 19 ff.). Reguliert werden zudem Online-Marktplätze, über die Verbraucher die Möglichkeit erhalten, Fernabsatzverträge mit Unternehmern abzuschließen (vgl. Art. 29 ff.). Zusätzlich gelten besondere Regelungen für sehr große Online-Plattformen und Online-Suchmaschinen, die eine durchschnittliche monatliche Nutzerzahl von 45 Millionen aktiven Nutzern aufweisen. Die Vorschriften gelten unabhängig vom Niederlassungsort oder Sitz des jeweiligen Anbieters, sofern Dienste in der Union angeboten werden bzw. eine wesentliche Verbindung zur Union besteht (sog. Marktortprinzip).⁶

II. Bedeutung des DSA für Connected Vehicle Services

Verschiedene Dienste, die Automobilhersteller ihren Kunden und/oder Geschäftspartnern anbieten, sind von den neuen Vorschriften betroffen.⁷ Dies gilt u. a. im Bereich

* Mehr über die Autoren erfahren Sie auf S. III.

¹ Einen Überblick bietet *Kahl/Kirschner*, RAW 2024, S. 105ff.

² *Kahl/Kling*, RAW 2023, 104 ff.

³ Die Autor:innen danken Herrn Moritz Rabsahl für die wertvollen Anregungen und Unterstützung bei der Erstellung dieses Beitrags.

⁴ Erwägungsgrund 3.

⁵ Erwägungsgrund 5.

⁶ Erwägungsgrund 7.

⁷ Vgl. Zum Ganzen *Kahl/Kling*, RAW 2023, S. 10 ff., *Kahl/Kirschner*, RAW 2024, S. 105ff.

der vernetzten Fahrzeugdienste, wenn Inhalte oder Dienste von Dritten in das Angebot der OEMs aufgenommen werden („Plattform“; Art. 12, 19 ff. DSA), im Bereich des mobilen eCommerce, wenn OEMs ihre Connected Vehicle Services und/oder die Head Unit im Fahrzeug für Drittanbieter (z. B. Händler) zur Vermarktung ihrer Produkte und Dienstleistungen bereitstellen („Marktplatz“; Art. 12, 19, 29 ff. DSA), oder bei denen OEMs IT-Services einschließlich des Hostings von Daten und Systemen als IT-Service für Dritte, einschließlich Gruppenunternehmen, anbieten („Hosting“; Art. 12 ff. DSA).

Der DSA bringt verschiedene Verpflichtungen mit sich, u. a. in Bezug auf Transparenz (Bereitstellung von Kontaktdaten für Nutzer, Behörden und Dritte), Reportingpflichten, die Bereitstellung von Beschwerdekanälen und Abhilfepflichten, spezifische Regeln für die Ausgestaltung von Marketing- und Empfehlungssystemen oder die Überprüfung der Einhaltung spezifischer Vorgaben durch Drittanbieter (Händler). Die Umsetzung erfordert neben der Anpassung der jeweiligen Nutzungsbedingungen und Erstellung dedizierter „Plattform-Rules“ die Gestaltung neuer Prozesse im Bereich des Beschwerde- und Supplier-Managements. Die Umsetzung ist meist mit erheblichem Entwicklungsaufwand verbunden, beispielsweise im Rahmen der Implementierung des Marktplatz-Supplier-Managements in Connected Vehicle Services und des Beschwerdemanagements für Plattformen.

III. Ein Jahr DSA – aktuelle Entwicklungen

Die Umsetzung des im Februar 2024 in Kraft getretenen DSA ist im vollen Gange. Die Vorgaben werden bereits aktiv durch die EU-Kommission, insbesondere gegenüber den sog. VLOPs (very large online platforms), durchgesetzt. Im letzten Jahr sind bereits eine Vielzahl von Entscheidungen gegen entsprechende Anbieter ergangen (vgl. nachfolgend 4.1 (b)). Spezifische Entscheidungen oder Maßnahmen gegenüber Automobilherstellern gab es bislang – soweit ersichtlich – nicht. Dies bedeutet aber nicht, dass sich die Automobilbranche „zurücklehnen“ kann. Die Entwicklungen sind aufmerksam zu verfolgen und geben den ein oder anderen Hinweis darauf, welche Schwerpunkte in der Behördenpraxis zukünftig gesetzt werden dürften.

1. Entwicklungen auf europäischer Ebene

a) Bereitstellung von Datenbanken und Arbeitshilfen

Die EU-Kommission hat verschiedene Hilfen zur Umsetzung des DSA bereitgestellt und die nach dem DSA erforderlichen Prozesse begonnen zu implementieren. In der hierfür geschaffenen „Digital Services Terms and Conditions Database“ werden die AGB sowie Nutzungsbedingungen von über 400 Vermittlungsdiensten (Stand Juli 2024) vorgehalten, wobei der Schwerpunkt auf Online-Plattformen wie sozialen Medien, App-Stores oder Online-Marktplätzen liegt.⁸ Eine Pflicht für Unternehmen, Dokumente an die Database zu melden oder zu übermitteln, besteht nicht, da sich eine solche Pflicht nicht unmittelbar aus den Transparenzanforderungen aus Art. 14 DSA ergibt. Sie gibt aber einen guten Überblick über die in der Praxis verfolgten Lösungsansätze und ist insoweit eine willkommene Infor-

mationsquelle. Zudem wird nunmehr eine Transparenzdatenbank, die sog. „DSA Transparency Database“, bereitgestellt, in der die Entscheidungen und Begründungen über Sanktionsmaßnahmen von Online-Plattformen gegenüber Nutzern i. S. d. Art. 17 Abs. 1 DSA gesammelt werden.⁹ Online-Plattformen sind nach Art. 24 Abs. 5 DSA verpflichtet, diese Daten über eine von der Kommission bereitgestellte API-Schnittstelle an die Datenbank zu melden. Dies gilt grundsätzlich auch für betroffene Unternehmen aus der Automobilindustrie, soweit meldepflichtige Entscheidungen ergangen sind.

Anbieter von Vermittlungsdiensten, zu denen auch Online-Plattformen gehören, müssen einen Transparenzbericht über die von ihnen (tatsächlich) vorgenommene Moderation von Inhalten veröffentlichen. Mit Durchführungsverordnung (EU) 2024/2835 der EU-Kommission vom 4.11.2024 zur Festlegung von Vorlagen für die Transparenzberichtspflichten der Anbieter von Vermittlungsdiensten und der Anbieter von Online-Plattformen¹⁰ sind verbindliche Muster für die erforderlichen Transparenzberichte festgelegt worden. Die am 25.11.2024 in Kraft getretene Verordnung sieht vor, dass Anbieter ab dem 1.7.2025 mit der Datenerhebung gemäß den neuen Vorgaben beginnen müssen. Die ersten harmonisierten Transparenzberichte sind somit Anfang 2026 fällig.¹¹ Die Muster enthalten Vorgaben für die Form, den Inhalt und andere Einzelheiten im Hinblick auf die Erfüllung der im Gesetz über digitale Dienste festgelegten Berichtspflichten. Soweit Unternehmen der Automobilindustrie nach den Vorgaben des DSA zur Veröffentlichung entsprechender Berichte verpflichtet sind,¹² sind diese an den entsprechenden Mustervorgaben auszurichten.

Zur Unterstützung und Straffung des Managements des Datenzugangsprozesses für Forscher, Datenprovider und Koordinatoren für digitale Dienste soll von der EU-Kommission gemäß Art. 40 DSA zudem zukünftig das DSA-Datenzugangsportal, das sog. „DSA Data Access Portal“, eingerichtet und betrieben werden. Ein Entwurf einer delegierten Verordnung wurde am 29.10.2024 erlassen.¹³ Die Annahme durch die Kommission ist für das erste Quartal 2025 geplant. Sobald die delegierte Verordnung in Kraft tritt, werden die spezifischen Verfahren und technischen Bedingungen für den Datenzugang festgelegt und das DSA Data Access Portal eingerichtet. Aktuell bleibt abzuwarten, wann die EU-Kommission die Verordnung offiziell annimmt und veröffentlicht.

⁸ Digital Services Terms and Conditions Database of the EU-Commission, abrufbar unter: <https://platform-contracts.digital-strategy.ec.europa.eu/> (Abruf: 15.1.2025).

⁹ DSA Transparency Database of the EU-Commission, abrufbar unter: <https://transparency.dsa.ec.europa.eu/> (Abruf: 15.1.2025).

¹⁰ Durchführungsverordnung (EU) 2024/2835, Volltext abrufbar unter: https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=OJ:L_202402835 (Abruf: 15.1.2025).

¹¹ Vorlagen für die Transparenzberichte unter der Durchführungsverordnung (EU) 2024/2835, abrufbar unter: <https://digital-strategy.ec.europa.eu/en/library/implementing-regulation-laying-down-templates-concerning-transparency-reporting-obligations> (Abruf: 15.1.2025).

¹² Vgl. hierzu Kahl/Kling, RAW 2023, 104 ff.

¹³ Entwurf der delegierten Verordnung und Informationen zum aktuellen Stand des Rechtssetzungsverfahrens, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/13817-Delegated-Regulation-on-data-access-provided-for-in-the-Digital-Services-Act_de (Abruf: 15.1.2025).

In verschiedenen Stellungnahmen hat die EU-Kommission Auslegungs- und Anwendungsfragen zum DSA konkretisiert. Zu nennen ist hier insbesondere ein Q&A der EU-Kommission zum DSA, mit dem Fragen zum Anwendungsbereich erläutert und spezifische Hinweise für Benutzer und zu Durchsetzungsmaßnahmen bereitgestellt werden.¹⁴ Die Auslegungshilfen geben wertvolle Hilfestellungen zur Umsetzung der Kernanforderungen, u. a. der Vorgaben zur Berechnung der unter bestimmten Voraussetzungen zu veröffentlichen Nutzerzahlen einer Plattform (u. a. auf S. 4 ff. der Leitlinien)¹⁵ und somit auch für Unternehmen in der Automobilindustrie von Relevanz.

b) Verfahren gegen Online-Plattformen

Die Europäische Kommission hat im Jahr 2024 mehrere Verfahren im Zusammenhang mit dem Digital Services Act (DSA) eingeleitet und Sanktionen verhängt. Die Verfahren richteten sich überwiegend gegen VLOPs, dürften aber wohl für jedes Unternehmen (auch aus der Automobilindustrie), das dem DSA unterfällt, von Relevanz sein.

Gegenstand der Verfahren waren diverse DSA-Sorgfaltpflichtverstöße, darunter die Bewertung und Minderung der systemischen Risiken bei der Verbreitung illegaler Inhalte, die Vorgaben zur Meldung illegaler Inhalte, die Anforderungen an das interne Beschwerdemanagementsystem, die Gestaltung von Empfehlungssystemen sowie der Zugang von Forschern zu öffentlich zugänglichen Daten.¹⁶ Weitere Verfahren bezogen sich auf irreführende Werbung, Desinformation und die Sichtbarkeit politischer Inhalte¹⁷ sowie den Schutz von Minderjährigen.¹⁸

Am 31.5.2024 stufte die Kommission Temu als VLOP ein und eröffnete ein Verfahren zur Überprüfung der Einhaltung des DSA. Innerhalb einer sehr kurzen Frist von vier Monaten musste Temu die besonderen Vorschriften für VLOPs umsetzen, wozu insbesondere das Ergreifen von Maßnahmen zählte, die Unterbindung des Vertriebs von Fälschungen und unsicheren Produkten auf der Plattform, sowie die Erfüllung stärkerer Verbraucherschutzmaßnahmen, Transparenzvorgaben und Rechenschaftspflichten.¹⁹

Im September 2024 verhängte die Kommission gegen Twitter/X eine Geldstrafe von 50 Millionen Euro wegen unzureichender Maßnahmen gegen die Verbreitung illegaler Inhalte und Desinformation. Zudem sprach der Amsterdam District Court erstmals als ordentliches Gericht einem Kläger Schadensersatz für die Einschränkung seines X-Premium-Abonnements zu. Das Gericht ließ dabei jedoch die (praxisrelevante) Frage offen, ob Schadensersatzansprüche auch für nicht zahlende Nutzer eines Hosting-Dienstes möglich sein können und ob die Nichterfüllung der Begründungspflicht gemäß Art. 17 DSA unabhängig von der inhaltlichen Entscheidung des Anbieters entsprechende Ansprüche begründen kann.²⁰

Wie gesehen richten sich die bisherigen Verfahren nicht gegen Unternehmen des Automobilsektors. Die jeweiligen Streitfragen zeigen jedoch, dass Fragen rund um die Transparenzvorgaben des DSA sowie zur Ausgestaltung von Beschwerdemanagement- und Empfehlungssystemen eine wichtige Rolle in behördlichen und gerichtlichen Verfahren spielen (können). Hierbei handelt es sich um Themen, mit denen Automobilunternehmen im Rahmen der Umsetzung ebenfalls zu kämpfen haben, so dass die jeweiligen Ent-

scheidungen wertvolle Hinweise auf die Lösung entsprechender Fragestellungen liefern können.

c) Vertragsverletzungsverfahren gegen Mitgliedstaaten

Die Europäische Kommission hat Vertragsverletzungsverfahren gegen mehrere Mitgliedstaaten eingeleitet. Sie forderte Zypern, Tschechien, Estland, Polen, Portugal und die Slowakei auf, Koordinatoren für digitale Dienste unter dem DSA zu benennen und mit den entsprechenden Befugnissen auszustatten.²¹ Darüber hinaus hat die Kommission Vertragsverletzungsverfahren gegen Belgien, Spanien, Kroatien, Luxemburg, die Niederlande und Schweden eingeleitet. Nach Auffassung der Kommission haben diese Staaten entweder keine Koordinatoren für digitale Dienste zur Durchsetzung des DSA benannt oder den benannten Behörden nicht die notwendigen Befugnisse erteilt, um ihre Aufsichtsfunktionen gemäß den Anforderungen des DSA auszuüben.²²

2. Entwicklungen auf nationaler Ebene

a) Behördenpraxis

Mit dem Inkrafttreten des Gesetzes zur Umsetzung des Digital Services Act (DDG)²³ wurde das Telemediengesetz (TMG) aufgehoben und die Regelungen an die Vorgaben und Formulierungen des DSA angeglichen, ohne das wesentliche inhaltliche Änderungen der Rechtslage vorgenommen wurden. Die Bundesnetzagentur (BNetzA) wurde gemäß Art. 49 DSA als Koordinator für digitale Dienste („Digital Services Coordinator“) bestimmt und übernimmt nahezu alle Zuständigkeiten im Zusammenhang mit dem DSA (vgl. § 22 DDG). Sie ist somit auch für die Automobilwirtschaft die zentrale Anlaufstelle für Fragen rund um den DSA.

14 Fragen und Antworten zum DSA, abrufbar unter: <https://digital-strategy.ec.europa.eu/de/faqs/digital-services-act-questions-and-answers> (Abruf: 15.1.2025).

15 Guidance on the requirement to publish user numbers under the DSA, abrufbar unter: <https://digital-strategy.ec.europa.eu/de/library/dsa-guidance-requirement-publish-user-numbers> (Abruf: 15.1.2025).

16 Pressemitteilung der Europäischen Kommission zur Einleitung des Verfahrens gegen ALiExpress im Rahmen des DSA, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_24_1485 (Abruf: 15.1.2025).

17 Pressemitteilung der Europäischen Kommission zur Einleitung des Verfahrens gegen Facebook und Instagram im Rahmen des DSA, htps://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/ip_24_2373 (Abruf: 15.1.2025).

18 Pressemitteilung zur Einleitung des Verfahrens gegen Meta bzgl. Minderjährigen-Schutz auf Facebook/Instagram, abrufbar unter: https://germany.representation.ec.europa.eu/news/minderjahrigen-schutz-auf-facebookinstagram-eu-kommission-leitet-formliches-verfahren-gegen-meta-ein-2024-05-16_de (Abruf: 15.1.2025).

19 Pressemitteilung zur Eröffnung des Verfahrens gegen Temu, abrufbar unter: https://germany.representation.ec.europa.eu/news/dsa-kommission-eroffnet-formelles-verfahren-gegen-temu-2024-10-31_de (Abruf: 15.1.2025).

20 Leerssen, *Discussion of the DSA's first shadow banning Case*, abrufbar unter: <https://dsa-observatory.eu/2024/08/06/the-dsas-first-shadow-banning-case/> (Abruf: 15.1.2025).

21 Pressemitteilung der Europäischen Kommission zu Vertragsverletzungsverfahren im April 2024, Punkt 10, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/inf_24_1941 (Abruf: 15.1.2025).

22 Pressemitteilung der Europäischen Kommission zu Vertragsverletzungsverfahren im Juli 2024, Punkt 9, abrufbar unter: https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/de/inf_24_3228 (zuletzt aufgerufen am 15.1.2025).

23 Veröffentlichung im Bundesgesetzblatt, abrufbar unter: <https://www.recht.bund.de/bgbl/1/2024/149/VO.html> (Abruf: 15.1.2025).

Zudem hat die BNetzA die „User Rights GmbH“ als erste und bislang einzige nationale außergerichtliche Streitbeilegungsstelle für Online-Plattformen nach Art. 21 Abs. 3 DSA zertifiziert,²⁴ die nunmehr von Anbietern als entsprechende Stelle benannt werden kann. Als erster und bislang einziger „Trusted Flagger“ gemäß Art. 22 DSA wurde in Deutschland die Meldestelle „REspect!“ als Stiftung zur Förderung der Jugend in Baden-Württemberg benannt.²⁵ Für die Automobilindustrie existiert bislang kein anerkannter branchenspezifischer Trusted Flagger.

b) Gerichtliche Verfahren

Die bislang in Deutschland ergangenen gerichtlichen Entscheidungen sind von besonderer Bedeutung für die Auseinandersetzung zwischen Wettbewerbern und schaffen erste Leitplanken für die Auslegung der Vorgaben des DSA.

Der Verbraucherzentrale Bundesverband (vzbv) mahnte die Plattformen Shein²⁶ und Temu²⁷ wegen unzulässiger Geschäftspraktiken ab, u. a. wegen irreführender Rabatte, der Anwendung von Dark Patterns sowie Greenwashing. Dabei wurde explizit auch auf Verstöße gegen den DSA Bezug genommen. Im Fall von Temu erfolgte die Abgabe einer Unterlassungserklärung.²⁸ Die Entscheidungen zeigen, dass der DSA als rechtlicher Maßstab im Rahmen der Prüfung von Geschäftspraktiken herangezogen werden kann und wird, was das Risiko von Auseinandersetzungen im Wettbewerbsverhältnis – auch in der Automobilindustrie – erhöht.

Die Wettbewerbszentrale erhob zudem vor dem Oberlandesgericht (OLG) Frankfurt am Main Klagen gegen Temu und Etsy wegen Verstößen gegen Transparenzpflichten. Die Klage gegen Temu wurde später zurückgenommen.²⁹ Das Vorgehen unterstreicht die Bedeutung und das Beanstandungspotential bei Verstößen gegen Transparenzpflichten des DSA, die im Rahmen der Umsetzung der DSA-Vorgaben ebenso wie in Connected Vehicle Ökosystemen eine durchaus wichtige Rolle spielen.

Mit Urteil vom 23.7.2024 (3 U 2469/23) hat das OLG Nürnberg als erstes nationales Gericht zudem eine Entscheidung zur Haftungsprivilegierung von Plattformen gemäß Art. 6 des DSA getroffen.³⁰ Das Gericht stellte fest, dass die bisherige Rechtsprechung des Bundesgerichtshofs (BGH) zur Störerhaftung sowie die früheren Haftungsbeschränkungen gemäß § 10 Satz 1 TMG a. F. mit den Vorgaben des Art. 6 DSA wohl übereinstimmen. Demnach kann ein Anbieter nur als „mittelbarer Störer“ haftbar gemacht werden oder ist verpflichtet einzugreifen, wenn eine Beanstandung eines Betroffenen derart konkret formuliert ist, dass ein Rechtsverstoß auf Grundlage der Meldung ohne umfangreiche rechtliche oder tatsächliche Prüfung erkannt werden kann. Unklarheiten über die Rechtswidrigkeit dürfen dabei nicht zulasten des Hosting-Diensteanbieters gehen. Somit sorgt das Urteil für eine erfreuliche Klarstellung, die die Prüfpraxis betroffener Unternehmen erleichtert und vereinfacht. Das Gericht ließ allerdings offen, ob Art. 6 DSA auch auf Unterlassungsansprüche anwendbar ist und ob die bisherige Rechtsprechung des BGH mit dem DSA vereinbar ist, soweit sie verlangt, stets die Stellungnahme des betroffenen Nutzers einzuholen, von dem die beanstandeten Inhalte stammen. Ungeachtet der ungeklärten Fragen ist das Urteil richtungsweisend für alle Anbieter von Plattformen ein-

schließlich solcher in der Automobilindustrie und gibt wichtige Hinweise zur Gestaltung der Prozesse mit dem Ziel der Haftungsreduzierung und -vermeidung.

IV. Folgen für die Automobilindustrie

Wie ausgeführt, ist die Automobilindustrie bislang von entsprechenden Verfahren verschont geblieben und scheint nicht im Fokus der Aufsichtsbehörden zu stehen.

Die Kernaussagen der bisher ergangenen Urteile und Entscheidungen betreffen OEMs nur mittelbar. Sie helfen jedoch bei der Auslegung der teils unklaren Vorgaben und zeigen, dass wesentliche und für die OEMs im Rahmen der Umsetzung des DSA insbesondere in Connected Vehicle Ökosystemen relevante Punkte wie die Berechnung von Nutzerzahlen, die Gestaltung von Beschwerdemanagementsystemen sowie die Prüfung von Händlern in Marktplatzkonstellationen durchaus erhebliches Beanstandungspotential bieten, wenn die Vorgaben nicht korrekt umgesetzt werden. OEMs sollten die regulatorischen und rechtlichen Entwicklungen weiterhin genau beobachten, um potentielle Risiken frühzeitig zu erkennen und diesen begegnen zu können.

Zudem hat sich das Angebot der OEMs seit Februar 2024 stetig weiterentwickelt. Sprachassistenten und integrierte Streaming-Dienste wie Netflix und Spotify sowie In-Car-Gaming und Kino-Modus sind immer öfter im Fahrzeugangebot zu finden. Soweit in diesem Zuge (wie so oft) Drittinhalte über die Schnittstelle im Fahrzeug dem Nutzer bereitgestellt werden, ist stets die Einordnung als Plattform oder Marktplatz gemäß des DSA zu prüfen. Dies gilt auch für die vermehrt anzutreffenden Mobile Commerce-Dienste, die das mobile Bestellen von Essen, Kraftstoff oder Parkplätzen direkt aus dem Fahrzeug heraus ermöglichen. Diese Funktionen und die damit einhergehenden Partnerschaften mit E-Commerce-Plattformen und Drittanbietern können Hinweise auf eine Einordnung als Marktplatz im Sinne des DSA sein, was weitreichende Pflichten mit sich bringt. Dabei erschweren die Umstände der Bereitstellung der Dienste

24 Pressemitteilung der Bundesnetzagentur zur Zertifizierung der User Rights GmbH, abrufbar unter: https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2024/20240812_DSC_Zertifizierung.g.html (Abruf: 15.1.2025)., Eine Liste der bislang zertifizierten Stellen in den Mitgliedstaaten ist durch die EU-Kommission veröffentlicht worden unter: https://digital-strategy.ec.europa.eu/de/node/13037?utm_source=chatgpt.com (Abruf: 15.1.2025).

25 Pressemitteilung der Bundesnetzagentur zur Benennung von REspect! Als Trusted Flagger, abrufbar unter https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Pressemitteilungen/DE/2024/20240927_DSC_TrustedFlagger.html?nn=660040 (Abruf: 15.1.2025).

26 Meldung der vzbv vom 29.4.2024, abrufbar unter: <https://www.vzbv.de/meldungen/vzbv-mahnt-shein-ab> (Abruf: 15.1.2025).

27 Pressemitteilung der vzbv vom 26.3.2024, abrufbar unter: <https://www.vzbv.de/pressemitteilungen/vzbv-mahnt-online-marktplatz-temu-ab> (Abruf: 15.1.2025).

28 Pressemitteilung der vzbv vom 26.3.2024, abrufbar unter: <https://www.vzbv.de/pressemitteilungen/nach-vzbv-abmahnung-temu-bessert-nach> (Abruf: 15.1.2025).

29 Pressemitteilungen der Wettbewerbszentrale zu Klagen gegen TEMU und etsy, abrufbar unter: <https://www.wettbewerbszentrale.de/wettbewerbszentrale-klagt-gegen-temu/> (Abruf: 15.1.2025)., <https://www.wettbewerbszentrale.de/wettbewerbszentrale-klagt-gegen-etsy/> (Abruf: 15.1.2025).

30 Urteil des OLG Nürnberg v. 23.7.2024, AZ 3 U 2469/23, Volltext abrufbar unter: <https://www.gesetze-bayern.de/Content/Document/Y-300-Z-GRURRS-B-2024-N-18386?hl=true> (Abruf: 15.1.2025).

im Fahrzeugkontext die Umsetzung erheblich und führen zu hohen Aufwänden für OEMs bei der Umsetzung.

Insbesondere die Pflichten zur Kennzeichnung von Werbung lassen sich bei knappem Platzangebot in der Head Unit oder der Connected Vehicle App oftmals nur schwer umsetzen und führen zudem meist zu Konflikten zwischen rechtlichen Vorgaben und Marketingstrategien.

Der Aufbau von Beschwerdesystemen zu Diensten, die in der Unternehmensgruppe durch zentrale Einheiten betrieben werden, gestaltet sich schwierig, insbesondere wenn die Angebote über Ländergrenzen hinweg verfügbar gemacht werden. Die Sprachbarriere erschwert die Bearbeitung der Anfragen von Betroffenen. Die Entwicklung einheitlicher Prozesse für eine Vielzahl betroffener Länder, in denen betroffenen Unternehmen aktiv sind, stellt (wie auch in anderen Compliance-Bereichen) eine Herausforderung dar.

Die Verifizierung von Anbieterinformationen gemäß Art. 30 DSA bringt praktische Probleme bei der Umsetzung der Marktplatz-Vorgaben mit sich. Angeschlossene Händler müssen entsprechende Identitätsnachweise und Handelsregisterinformationen bereitstellen, bevor sie Zugang zum Marktplatz erhalten. Beim Onboarding einer Vielzahl von Händlern ist die Operationalisierung der Prüfung meist unumgänglich, was einen erheblichen zusätzlichen Aufwand für die Implementierung automatisierter Prozesse zur Folge hat. Betroffene Automobilhersteller müssen entsprechende Selbstbescheinigungen der angeschlossenen Partner bis zum 16.2.2025 einholen, wollen sie nicht Gefahr laufen, gegen die Vorgaben des DSA zu verstoßen.

Die dynamische Entwicklung des Marktes und der Behördenpraxis machen zudem ein kontinuierliches Monitoring und Anpassungen der entwickelten Konzepte erforderlich, so dass die Umsetzungsbemühungen noch nicht abgeschlossen sein dürften und andauern, was in der Budget- und Ressourcenplanung der kommenden Monate und ggf. Jahre zu berücksichtigen ist.

V. Exkurs: Plattformregulierung gemäß MStV

Neben dem DDG bzw. dem DSA beinhalten weitere Gesetze Vorgaben für Plattform und Plattform-ähnliche Dienste. Im Mediendienstestaatsvertrag (MStV) werden sog. „Benutzeroberflächen“ und „Medienplattformen“ besonderen Vorgaben unterworfen. Die Regelungen, deren Einhaltung durch die Landesmedienanstalten überwacht werden, spielten bislang keine größere praktische Rolle für die Plattformregulierung im Online-Bereich, schon gar nicht im Automobilsektor. Zuletzt erlangten die Regelungen aber weitreichende Bedeutung für die Gestaltung von Medienangeboten im Fahrzeug-Ökosystem.

In einer „wegweisende(n) Entscheidung“³¹ vom 3.4.2024 hat die Kommission für Zulassung und Aufsicht (ZAK) als zentrales Organ der 14 Landesmedienanstalten In-Car-Entertainment-Systeme mehrerer Automobilhersteller als Benutzeroberfläche i. S. d. § 2 Abs. 2 Nr. 15 MStV eingestuft. Der „Tesla Media Player“ wurde sogar als Medienplattform gem. § 2 Abs. 2 Nr. 14 MStV bewertet.³² Benutzeroberflächen ermöglichen die Auswahl von Medieninhalten wie Rundfunk und Telemedien. Medienplattformen bündeln diese Inhalte zu einem Gesamtangebot. Stuft man das Me-

dienangebot im Fahrzeug als Benutzeroberfläche und/oder Medienplattform ein, gelten u. a. strikte, den Vorgaben des DSA ähnliche bzw. vergleichbare Transparenzpflichten, die Automobilhersteller vor große Umsetzungsschwierigkeiten stellen (vgl. §§ 78–90 MStV). Verstöße können Bußgelder bis zu 500.000 Euro nach sich ziehen.

Mit der Entscheidung werden erstmals In-Car-Entertainment-Systeme medienregulatorisch erfasst und sehen sich im Fokus der Aufsicht der Landesmedienanstalten, da sie nach Auffassung der Landesmedienanstalten mit ihrem Angebot die Medienvielfalt durch präferierte oder eingeschränkte Angebote beeinflussen könnten.³³ Dabei ist die Entscheidung umstritten. Hersteller, deren Angebot als Benutzeroberfläche oder Medienplattform eingestuft wurde, treffen gewisse Pflichten (u. a. die Anzeige bei der jeweiligen Landesmedienanstalt, Transparenzpflichten und Bestimmungen zur Auffindbarkeit der Benutzeroberfläche oder zur Belegung und Zugang zur Medienplattform). Gerade die Bestimmungen zur Belegung von Medienplattformen sind anspruchsvoll und die Umsetzung ist aufwendig. Hersteller werden zukünftig daher alles tun, um ihre Dienste so konfigurieren, dass sie in keinem Fall in die zuletzt genannte Kategorie fallen. Es bleibt abzuwarten, wie sich die Landesmedienanstalten zu den streitigen Fragen positionieren. Die Auseinandersetzungen um die Medienregulierung zeigen jedoch, dass die Automobilindustrie nicht vor behördlichen Prüfungen und Beanstandungen von Fahrzeugkonzepten gefeit ist.

VI. Ausblick & Fazit

Die Auswirkungen des DSA und begleitender regulatorischer Maßnahmen sind weitreichend. Das vergangene Jahr hat gezeigt, dass die EU-Kommission die Einhaltung der Vorgaben des DSA konsequent einfordert und durchsetzt. Weitere Stakeholder stehen in den Startlöchern, die Vorgaben zur Not auch gerichtlich durchzusetzen. Der Automobilsektor steht (noch) nicht im Fokus der Durchsetzungsbemühungen, was sich aber je nach angebotenen Diensten und Funktionen schnell ändern kann, wie die aktuellen Auseinandersetzungen um die Medienregulierung nach dem MStV zeigen. Neue Dienste und Funktion sind somit zwingend auf die Einhaltung der Vorgaben des DSA zu prüfen, bevor diese „live“ geschaltet werden.

Zukünftige Entwicklungen – insbesondere Gerichtsentscheidungen oder Leitlinien der EU-Kommission – sind aufmerksam zu verfolgen, um schnell auf geänderte Anforderungen reagieren zu können. Wie so oft erfordert auch die erfolgreiche Umsetzung des DSA in der Automobilindustrie ein enges Zusammenspiel von Recht, Technik und Management, um rechtssichere, aber auch praktisch tragfähige Prozesse zu entwickeln, die zunächst zu einem nicht zu unterschätzenden zusätzlichen Aufwand führen, aber gleichzeitig auch „Chance“ und Wettbewerbsvorteil sein können, wenn sie korrekt und effizient umgesetzt werden.

31 Pressemitteilung der mabb, abrufbar unter: <https://www.mabb.de/uber-die-mabb/presse/pressemitteilungen-details/lokale-radiovielfalt-im-auto-sichern> (Abruf: 15.1.2025).

32 Bescheid der Landesmedienanstalt Berlin-Brandenburg gegen Tesla Motors Netherlands B.V. vom 2.4.2024, S. 4. Der Bescheid ist abrufbar unter: <https://fragdenstaat.de/anfrage/in-car-entertainment-systeme-1/900759/anhang/24-04-29-ifgbescheid.pdf> (Abruf: 15.1.2025).

33 Pressemitteilung der mabb (Fn. 30).