

■ Dr. Andreas Ottoföflling, Rechtsanwalt, Geschäftsführung Wettbewerbszentrale, München

Rückblick: Sechstes Expertenforum Automotive Recht (EAR) der Wettbewerbszentrale



Dr. Andreas Ottoföflling ist seit drei Jahrzehnten als Rechtsanwalt in München tätig und leitet den Bereich Süd der Wettbewerbszentrale. In seinem Schwerpunktbereich Wettbewerbsrecht betreut er u.a. den Bereich des Sachverständigen- und Prüfeningenieurwesens sowie die Automobilbranche. Er ist Mitautor beim Münchener Kommentar Lauterkeitsrecht und Verfasser zahlreicher Beiträge.

Das sechste Expertenforum Automotive Recht (EAR) der Wettbewerbszentrale fand nach längerer pandemiebedingter Pause im Februar im Automuseum „The Loh Collection“ im hessischen Dietzhölztal-Ewersbach statt. Neben Vertretern nationaler und internationaler Automobilhersteller sowie großer Automobilhändler waren in der Automo-

bilbranche tätige Rechtsanwälte sowie Juristen von Kfz- und anderen Fachverbänden vertreten.

Die Teilnehmenden erhielten juristischen Input zu aktuellen Themen aus dem Wettbewerbsrecht, dem gewerblichen Rechtsschutz sowie Datenschutz und neuen Vertriebsformen. Der Verfasser dieses Artikels hat das Expertenforum moderiert.

Prüfgefälle bei Greenwashing und Green Claims?

Prof. Dr. Christian Alexander von der Friedrich-Schiller-Universität in Jena referierte zum Thema „Greenwashing und Green Claims – Die neuen EU-Initiativen zur Regulierung von Umweltwerbung“ und stellte dabei den Entwurf zur Änderung der UGP-Richtlinie (Richtlinie über unlautere Geschäftspraktiken) und den Entwurf der Green-

Claims-Richtlinie vor. Sein Fazit: Wenn tatsächlich das kommt, was „Brüssel“ angedacht hat, dann wird die Werbung mit Nachhaltigkeitsaussagen, CO₂-Neutralität, Umweltzeichen, Umweltschutzaspekten und Co. zu einer Gratwanderung für die Unternehmen. Und teuer und zeitaufwändig wird es noch dazu, denn zukünftig müssten solche Green Claims erst einmal überprüft und zertifiziert werden. Da droht Ungemach und es wäre nicht auszuschließen, dass es innerhalb Europas ein „Prüfgefälle“ geben könnte. Das hätte zur Folge, dass die Unternehmen ihre Green Claims in den Ländern Europas prüfen lassen, in denen die Prüfgesellschaften nicht so genau hinschauen.

Die neue Pkw-EnVKV

Über ein brandaktuelles Verordnungsvorhaben, auf welches die Branche schon seit langen Jahren gewartet hat,



Zum Expertenforum Automotive Recht (EAR) der Wettbewerbszentrale trafen sich die Experten in diesem Jahr im Automuseum „The Loh Collection“.

sprach Katrin Lütgenau, Referentin im Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz: „Die neue Pkw-EnVKV: Nach der Novelle ist vor der Novelle!“

Die neue Pkw-EnVKV ist am 23.2.2024 in Kraft getreten und wurde auf dem Expertenforum lebhaft diskutiert. Die Praktiker unter den Teilnehmenden wiesen auf die großen Schwierigkeiten hin, die der Automobilhandel mit einigen der neuen Regelungen haben wird. Einig war man sich darin, dass – so wie bisher auch – die Frage der Auslegung bestimmter Normen von den Gerichten entschieden werden muss. Positiv hervorzuheben ist, dass es mit der neuen Verordnung einige Ausnahmen von der Kennzeichnungspflicht gibt. Doch ob diese tatsächlich praktikabel sind, weil die Fristen (ein Werktag) aus Sicht mancher Praktiker als deutlich zu kurz bemessen gewertet wurden, muss sich erst noch herausstellen. Und wenn man weiter berücksichtigt, dass die neue Pkw-EnVKV auch nicht von Dauer sein wird, dann hat der nun fällige Aufwand für die werbenden Unternehmen einen bitteren Beigeschmack. Denn das was jetzt Gültigkeit erlangt hat und den Automobilhandel vor große Herausforderungen stellt, ist in Bälde – zumindest in Teilen – schon wieder Makulatur.

Teileschutz, Reparaturen & Co.

Rechtsanwalt Roman Brtka, LL.M. Eur., Bird & Bird LLP, sprach zum Thema „Teileschutz, Reparaturen & Co. – Die EU-Design-Reform und aktuelle Entwicklungen im Automobildesign“. Anhand vieler Praxisbeispiele veranschaulichte er, für welche Teile (Fahrzeugleuchten, „Welcome-Light“, Frontpartien, Lüftungselemente usw.) es Marken-, Geschmacksmuster- und Designschutz gibt.

Unter anderem stellte er auch die Reparaturklausel anhand der sog. „Must-fit-Teile“ vor. Bei einer rein technisch bedingten Form wird es auch künftig keinen Designschutz geben. Anders dagegen bei den sog. „Must-match-Teilen“, also den formgebundenen Teilen, wo ein Designschutz möglich ist.

Private Enforcement

Rechtsanwältin Dr. Ann-Christin Richter, Hausfeld Rechtsanwälte LLP, Berlin, referierte zum Thema: „Private Enforce-

ment des Kartellrechts unter besonderer Berücksichtigung der Kfz-Branche“. Themen u.a.: die Durchsetzung von Interoperabilitätsverpflichtungen (100 Mio. € Bußgeld durch italienische Kartellbehörde wegen der Weigerung von Google, eine App zum Aufladen von Elektroautos in Android Auto zu integrieren), Fragen kartellrechtlicher Datenzugangsansprüche (relevant für Zugang zu Google Maps, z.B. für Anwendungen autonomen oder automatisierten Fahrens) sowie ein Fallbeispiel des Bundeskartellamts (Google-Automotive-Services-Verfahren: Abmahnung diverser Praktiken, wie der Bündelung von Diensten, Ausschließlichkeit Sprachassistent, Interoperabilität).

Totalüberwachung vermeiden

Andreas Wigger, der Bundesbeauftragte für den Datenschutz und die Informationsfreiheit referierte über ein für die Branche brisantes Thema: „Praxiserfahrungen mit der DSGVO – Themenschwerpunkte und Sanktionsrisiken im Automotive-Sektor“. Einleitend wies er auf die Gefahr eines informationellen Ungleichgewichts hin, weil die OEM eine Unmenge an Daten aus Fahrzeugen bekommen. Wichtig war dem Referenten, hervorzuheben, dass hier eine Totalüberwachung vermieden werden muss!

Ausführlich hat der Referent den Zuhörern auch die Bedingungen für den Schadensersatz nach Art. 82 DSGVO vorgestellt und dargelegt, dass es zwar einen materiellen und immateriellen Schadensersatz geben kann, aber kein punitiver Schadensersatz vorgesehen ist. Interessant auch die gesamtschuldnerische Haftung, die sowohl den „Verantwortlichen“ als auch den „Auftragsverarbeiter“ treffen kann. Hier gelte das Motto: „Mitgegangen – Mitgehangen – Mitgefangen“. Anhand aktueller höchstrichterlicher Rechtsprechung wies Herr Wigger noch darauf hin, dass die Haftung für juristische Personen sehr weitgehend ist und dass die Anwendung von Art. 83 DSGVO keine Handlung und nicht einmal eine Kenntnis seitens des Leitungsorgans dieser juristischen Person voraussetzt. Da ein „Verantwortlicher“ auch für die in seinem Namen erfolgenden Verarbeitungen verantwortlich ist, kann ein Bußgeld auch gegen ihn verhängt wer-

den, wenn die Verarbeitung nicht durch ihn, sondern durch einen „Auftragsverarbeiter“, an den er sich gewandt hat, in seinem Namen erfolgt ist.

Bericht aus dem Metaverse

Praxisbeispiele zum Thema „Virtueller Autohandel – User Cases und rechtliche Herausforderungen im Metaverse“ hat Jan Starcke von Facebook Germany den Teilnehmenden mitgebracht und er gab ihnen die Möglichkeit, in eine neue Welt einzutauchen – jenseits der klassischen Werbung in Zeitungen, Zeitschriften oder auf den Homepages der Hersteller und Händler. Auf Facebook und Instagram, so Starcke, haben 1,3 Mrd. Erwachsene ein aktives Interesse an Autos und der Automobilindustrie.

Automobilindustrie und der Handel nutzen bereits das Metaverse, so Starcke. Dort würden z.B. schon virtuelle Abbilder von Autofabriken gebildet, sodass die Planer der Fabrik und die Experten aus der Fertigung mithilfe einer Virtual-Reality-Brille als Avatare gemeinsam durch die Produktionsstraße aus Pixeln laufen können – selbst dann, wenn sie auf verschiedenen Kontinenten leben.

Zahlreiche Beispiele von Renault, Skoda, Nissan, Cupra, Mini und BMW ließen die Teilnehmenden erahnen, welche Werbemöglichkeiten sich in solchen Welten eröffnen. Aber auch Trainings, z.B. Reparaturtrainings, können mit solchen Brillen durchgeführt werden. Der Anwendungsbereich umfasst die gesamte automobilen Wertschöpfungskette: Design, Engineering, Production und Sales. Rechtliche Fragestellungen im Datenschutz, Markenrecht und aus anderen Gesetzen müssen auch in dieser „neuen“ Werbewelt berücksichtigt werden.

Verfahren der Wettbewerbszentrale

Die Vortragsreihe beendete der Verfasser dieses Beitrags mit dem Thema „Automotive Fallrechtspraxis der Wettbewerbszentrale.“ Er ging dabei auf die seit dem letzten EAR abgeschlossenen Verfahren („Autopilot & Co.“) ein, referierte zu aktuellen Fällen der Preiswerbung oder zu Fällen zur Lieferfähigkeit von Fahrzeugen.

Das nächste Expertenforum Automotive Recht (EAR) ist für den 19./20.2.2025 bei Porsche in Stuttgart geplant.