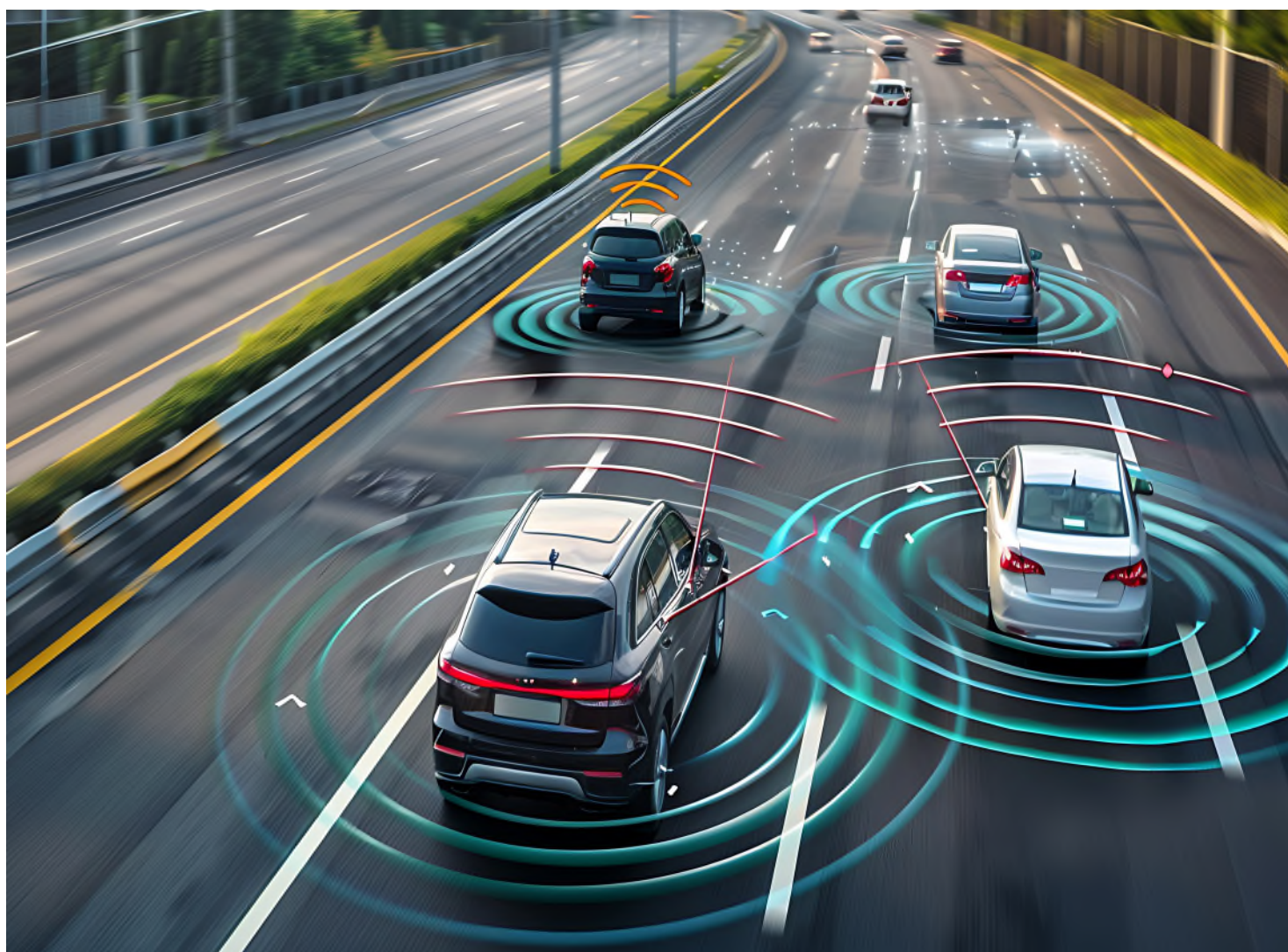


Stellungnahme

# RefE Data Act Umsetzungsgesetz (DA-DG)

März 2025





# Einführung

Der Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA) bedankt sich für die Möglichkeit, zum Referentenentwurf für ein Gesetz zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/2854 (Data Act-Durchführungsgesetz – DA-DG) des Bundesministeriums für Wirtschaft und Klimaschutz (BMWK) sowie des Bundesministeriums für Digitales und Verkehr (BMDV) Stellung nehmen zu können. Unsere Stellungnahme fußt dabei inhaltlich auf dem VDA-Positionspapier „Data Act - Vorschlag zur nationalen Umsetzung und Ausgestaltung des Data Act“ vom November 2024.

## 1 Zuständigkeit und Behördenstruktur

Vernetzte Fahrzeuge sind im Vergleich zu anderen vernetzten Produkten 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. Diese führt zu deutlich umfangreicheren Nutzungsmöglichkeiten als bei statischen vernetzten Produkten und damit 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 Nutzerdaten – darunter Fahrverhalten, Standort- und Kommunikationsdaten.

Zudem unterscheiden sich vernetzte Kraftfahrzeuge von anderen vernetzten Produkten auch durch ein besonderes Risiko: Der Datenzugriff kann potenziell zu einer erheblichen Gefährdung für Nutzer, Umgebung, Gesellschaft oder Umwelt führen – sei es durch beabsichtigtes oder unbeabsichtigtes Fehlverhalten. Daher ist es im Automobilsektor in besonderer Weise erforderlich, dass neben der Bundesnetzagentur (BNetzA) eine zweite, sektorale Behörde in die Verantwortung genommen wird. Diese sollte technisch-wirtschaftliche Fragestellungen bewerten, wie etwa den Aufwand der Datenbereitstellung, den Schutz von Betriebsgeheimnissen oder Risiken für Sicherheit und Typkonformität. Hier unterscheidet sich die Automobilindustrie deutlich von anderen Branchen wie beispielsweise der Luftfahrtindustrie, wo auf Seiten der Datennutzer von hoher Datenexpertise und zugehöriger rechtlicher Kompetenz ausgegangen werden kann. Eine zusätzliche sektorale Behörde ist dort daher nicht im gleichen Maße wie in der Automobilbranche.

## 2 Zusammenarbeit zwischen Behörden

Der VDA begrüßt die in § 3 RefE DA-DG vorgesehene Regelung der Zusammenarbeit zwischen der BNetzA und den Datenschutzbehörden. Um Klarheit hinsichtlich der behördlichen Zuständigkeiten zu schaffen, sollte jedoch ergänzt werden, dass sich der Bundesdatenschutzbeauftragte bei Bedarf im Rahmen der Datenschutzkonferenz (DSK) mit den Landesdatenschutzbehörden abstimmen muss. Diese sind wiederum die Ansprechpartner der Fahrzeughersteller, die als Dateninhaber fungieren.

### 3 Europäische Standards für die Zusammenarbeit der Koordinationsstellen

Die Automobilindustrie und ihre Dateninfrastruktur sind hochgradig international vernetzt. Ohne Gesamtkoordination auf europäischer Ebene und einheitliche Standards für die grenzüberschreitende Zusammenarbeit von Behörden droht eine aufwändige und ineffiziente Umsetzung des Data Act. Abweichende nationale Auslegungen würden für die betroffenen Unternehmen erhebliche Rechtsunsicherheiten schaffen und die Umsetzung erschweren.

### 4 Sanktionierung der Datengeber

Die in § 7 (8) RefE DA-DG gewählte Formulierung einer Untergrenze von 1000 Euro scheint uns nicht schlüssig. Unser Vorschlag zur Formulierung ist „[...] ein Zwangsgeld in Höhe von ~~bis zu 1 000 Euro~~ bis höchstens 10 Millionen Euro festsetzen.“

Wir empfehlen, die die Bußgeldhöhe unabhängig von der Anzahl betroffener Produkte und Datenmengen (Anzahl und Frequenz der bereitzustellenden Datenpunkte) zu halten. Da die Unternehmensgröße bereits bei der umsatzabhängigen Bemessung der Bußgelder berücksichtigt wird, würden Hersteller mit großen Datenmengen bzw. vielen vernetzten Fahrzeugen ansonsten doppelt sanktioniert werden.

Bzgl. § 7 (7) RefE DA-DG empfehlen wir zu klären, ob bei Durchführung eines Musterverfahrens die Beteiligten aller anderen Beschwerdeverfahren (a) zum Inhalt der Verfahren oder (b) zum Prozess der Aussetzung bzw. Zusammenführung der Verfahren angehört werden müssen.

§ 18 II RefE DA-DG enthält 52 Ordnungswidrigkeits-Tatbestände für vorsätzliche und fahrlässige Verstöße gegen den Data Act. Allein die Gewichtung erscheint uns hier im Gesamtkontext unausgewogen und hinsichtlich des gewünschten Bürokratieabbaus kontraproduktiv.

### 5 Sanktionierung der Datennutzer

Es besteht das Risiko, dass Dritte außerhalb des in Art. 5 Data Act vorgesehenen Weges versuchen werden, fahrzeuggenerierte Daten z.B. zur Entwicklung von Konkurrenzprodukten zu nutzen, indem gegenüber Fahrzeugnutzern bewusst falsche Angaben gemacht werden, um so Zugang zu den gewünschten Daten zu erhalten. Hersteller verfügen heute über keine wirksame rechtliche Handhabe, Versuche Dritter zu unterbinden.

Darüber hinaus empfehlen wir, die bewusste Angabe Daten zur Person des Nutzers durch natürliche oder juristische Personen, um unberechtigt an Daten aus vernetzten Produkten zu gelangen, mit rechtlichen Konsequenzen nicht unterhalb einer Ordnungswidrigkeit zu belegen.

### 6 Streitbeilegung und Rechtsweg

Um parallele Verfahren zu vermeiden, bedarf es der konkreten Ausgestaltung des Art. 37 (5) Data Act.

Erhebliche Bedenken des VDA bestehen bzgl. der in §§ 9, 10, 12 und vor allem § 16 RefE DA-DG formulierten Sonderregulierungen:

- In §§ 9 und 10 RefE DA-DG werden mit Auskunftserteilung, Durchsuchungen und Beschlagnahme ohne für uns hinreichend ersichtlichen Grund Umfänge geregelt, die über geltendes Verwaltungsverfahrenrecht bereits geregelt sind.
- Die Regulierung vorläufiger Anordnungen nach § 12 RefE DA-DG steht aus unserer Sicht im klaren Widerspruch zum einstweiligen Rechtsschutz. Eine vorläufige Anordnung darf aus unserem Rechtsverständnis heraus die Entscheidung in der Hauptsache nicht vorwegnehmen. Um sicherzugehen, dass Daten weder für den Anfragenden verlorengehen noch unwiederbringlich herausgegeben werden müssen, wäre der Einsatz des bereits aus dem Telekommunikationssektor bekannten „Quick Freeze“-Verfahrens denkbar, bei dem relevante Daten im jeweiligen Einzelfall kurzfristig gesichert werden, um sie für die Entscheidung in der Hauptsache verfügbar zu haben.
- Auch aus der Begründung ist für uns nicht hinreichend ersichtlich, warum gemäß § 16 RefE DA-DG die sofortige Vollziehbarkeit von Sanktions- und Bußgeldbescheiden stets im besonderen öffentlichen Interesse stehen oder für Markt- und Wettbewerbsstabilität erforderlich sein soll und Widersprüche und Klagen gegen Entscheidungen der Bundesnetzagentur damit grundsätzlich keine aufschiebende Wirkung haben sollten. Dies mag in Einzelfällen gelten (denen dann durch § 80 Abs. 2 VwGO Rechnung getragen wird), als grundsätzliches Vorgehen würden aber Fakten geschaffen, ohne dass ein Widerspruch wirken kann.

Vor diesem Hintergrund wird die Streichung der Sonderregulierungen §§ 9, 10, 12 und vor allem § 16 RefE DA-DG empfohlen. Stattdessen sollte auf die Grundsätze und Gültigkeit des Verwaltungsverfahrenrechts und § 80 VwGO verwiesen werden.

## 7 Frühzeitige Verabschiedung des DA-DG und Kommunikation der Behörden

Wir begrüßen, dass im Entwurf ein schnelles Inkrafttreten des DA-DG verfolgt wird. Gleichzeitig sollte aber auch ausreichend Zeit für eine Harmonisierung mit der EU bleiben.

Ebenfalls begrüßen wir die in § 14 RefE DA-DG aufgezeigte Erarbeitung und Kommunikation von Handlungsempfehlungen.

## Ansprechpartner

**Dr. Marcus Bollig**

Geschäftsführer

[marcus.bollig@vda.de](mailto:marcus.bollig@vda.de)

**Martin Lorenz**

Abteilungsleiter

[martin.lorenz@vda.de](mailto:martin.lorenz@vda.de)

**Dr. Julian Weber**

Referent

[julian.weber@vda.de](mailto: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      März 2025

---