

WISSENSCHAFTLICHER BEIRAT

Professor Dr. Frank Arloth,

Amtschef des Bayerischen
Staatsministeriums der Justiz, München

Detlev Böenkamp, Chefsyndikus
Hella KGaA Hueck & Co., Lippstadt

Professor Dr. Markus Gehrlein,
Richter am Bundesgerichtshof, Karlsruhe

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

Dr. Peter Gladbach,
Rechtsanwalt, AUDI AG, Ingolstadt

Professor Dr. Christian Heinrich,
Katholische Universität, Ingolstadt

Dr. Uta Karen Klawitter,
General Counsel AUDI AG, Ingolstadt

Professor Dr. Thomas Klindt,
Rechtsanwalt, Noerr LLP, München

Nora Klug, LL.M.,
General Counsel Robert Bosch GmbH,
Stuttgart

Dr. Thomas Laubert,
General Counsel Daimler AG, Stuttgart

Professor Dr. Rolf-Dieter Mönning,
Rechtsanwalt Mönning Feser Partner,
Aachen

Professor Dr. Dr. h.c. Hanns Prütting,
Universität zu Köln

Dr. Jürgen Reul,
Leiter Aufsichtsratsangelegenheiten
und Corporate Governance BMW AG

Professor Dr. Jens M. Schmittmann,
Rechtsanwalt, FOM Hochschule, Essen

Dr. Reinhard Siegert, Rechtsanwalt,
Heuking Kühn Lüer Wojtek, München

Dr. Martin Wagener,
Rechtsanwalt, Ingolstadt

SCHRIFTFLEITUNG

Dr. Carmen Freyler

- 3 Dr. Reinhard Siegert
Ethik in der Lieferkette? Vom Zweck und seinen Mitteln
- 4 Dr. Christoph Werkmeister, LL. M. (Cambridge) und Pascal Yves Schröder
Das neue Telekommunikationsrecht und die Auswirkungen auf die Automobilwirtschaft
Prof. Dr. Rolf-Dieter Mönning, Dr. Stefan Weniger
und Dr. Thomas Rep
- 9 **Neue Instrumente zur Bewältigung von Unternehmenskrisen im Automotive-Bereich**
Olga Seewald, LL.M.
- 16 **International regulation of data privacy and cybersecurity in connected and automated vehicles – Part II**
Janik Goßler, LL.M. (Aberdeen)
- 21 **Auswirkung der Covid-19-Pandemie auf Lieferketten in der Automobilindustrie im Kontext von Force Majeure und höherer Gewalt**
Dr. Caspar Sachs
- 26 **Der Fahrzeughalter und die Anmeldung als Selbstfahrrvermietfahrzeug bei Überlassungsverhältnissen**
Anna-Lena Kempf und Alexander Bibi
- 32 **Die werberechtlichen Informations- und Angabepflichten aus Preis- und Wettbewerbsrecht im Automobilsektor**
Corinna Entorf und Dan-Alexander Levien
- 38 **Vertragsgeneratoren – ein Überblick aus Praktikersicht**
Britta Lissner, LL.M.
- 43 **Das Potenzial der Blockchain-Technologie im Kampf gegen Produktpiraterie – neue Chancen für die Automobilbranche?**
Johannes Hubig
- 50 **Modular Concepts for Automated Driving Systems – a practice-driven analysis**
Maximilian Dengler
- 63 **Kein Auskunftsanspruch über den Rohertrag – BGH stärkt Herstellerposition**
Anmerkung zu BGH, Urt. v. 24.9.2020 – VII ZR 69/19
Christoph Werner und Isabella Decker
- 65 **Die Verantwortlichkeit für die Risiken im Straßenverkehr**
Anmerkung zu OLG Karlsruhe, Beschl. v. 27.3.2020 – 1 Rb 36 Ss 832/19

Prolog

RA Dr. Reinhard Siegert

Ethik in der Lieferkette? Vom Zweck und seinen Mitteln

Die Wirtschaftskritik der Feuilletons beruft sich gerne auf den Soziologen Niklaus Luhmann: „Es gibt Wirtschaft, es gibt Ethik – aber es gibt keine Wirtschaftsethik.“ Einen diametral entgegengesetzten Ansatz verfolgt, jedenfalls perspektivisch, die breite Allianz renommierter Organisationen, die sich in der „Initiative Lieferkettengesetz“ zusammengefunden haben – von Umweltverbänden über Gewerkschaften bis hin zu kirchlichen Wohlfahrtsverbänden – auf ihrer Homepage (www.lieferkettengesetz.de): „Wir treten ein für eine Welt, in der Unternehmen Menschenrechte achten und Umweltzerstörung vermeiden – auch im Ausland“.

In der Tat: Wenn Textilien unter Missachtung des Verbots von Kinderarbeit gefertigt werden, wenn in Bergwerken unter menschenunwürdigen Bedingungen Rohstoffe abgebaut werden, kann dies niemanden kalt lassen. „Große Mehrheit der Bundesbürger für Lieferkettengesetz“, titelte daher auch die Wochenzeitung „Die Zeit“ in ihrer Ausgabe vom 15.9. vergangenen Jahres und berief sich auf eine Umfrage von Infratest dimap, in der sich 75 % der Befragten für ein Lieferkettengesetz ausgesprochen hatten. Am 13.1.2021 veröffentlichten 70 Ökonominen und Ökonomen einen Aufruf, in dem sie sich für eine „gesetzliche Regelung menschenrechtlicher und ökologischer Sorgfaltspflichten in der Lieferkette“ aussprachen: „Ein viel zu geringer Anteil der Wertschöpfung“ verbleibe in den produzierenden Ländern des globalen Südens, wodurch die dortigen Entwicklungschancen eingeschränkt würden.

Eigentlich, so würde man meinen, müsste eine große Zahl von Wirtschaftsverbänden diesen machtvollen Chor mit voller Stimme unterstützen. Längst sind die Grundsätze ethischer Unternehmensführung in der Compliancelandschaft angekommen. Warum also schließt sich die Wirtschaft der Initiative nicht an? Wenn es nicht die Ziele sind, liegt es vielleicht an der Umsetzung?

Die rechtspolitische Idee ist ambitioniert: Dem Hersteller einer Ware soll die Verantwortung nicht nur für sein Produkt auferlegt werden, sondern entlang der Lieferkette auch für alle Erzeugnisse, die er für seine Produktion verwendet hat. Vertreten wird der sog. „Due Diligence“ Ansatz: Der Produzent möge sorgfältig untersuchen, ob auf allen Stufen der Wertschöpfungskette soziale und ökologische Mindeststandards eingehalten wurden. Verstößt er gegen seine Verpflichtung, erkennt er also etwa nicht, dass in einem von abertausenden Zulieferteilen weit entfernt irgendwo in der Lieferkette soziale oder ökologische Standards – welche auch immer dies sein mögen – nicht eingehalten wurden, soll ihm die zivilrechtliche Haftung gegenüber den Geschädigten vor Gerichten in Deutschland obliegen.

Zwei grundlegende Einwände gegen die Konzeption sind anzuführen:

Zum ersten: Wertschöpfungsketten sind komplex und global. Ethische und ökologische Standards sind zwar oft ebenso komplex, aber bei Weitem nicht überall gleich. Wer definiert, welche Produktionsbedingungen noch akzeptabel sind, wer zertifiziert, wer bescheinigt, wer prüft? Ist es nicht Aufgabe der Politik, für weltweit einheitliche Mindeststandards zu sorgen? Kann es volkswirtschaftlich

effizient sein, wenn jedes Unternehmen diese Aufgabe über den eigenen Verantwortungsbereich hinaus durchzuführen hat?

Zum zweiten: Wertschöpfungsketten sind in hohem Maß wettbewerbslich relevant. Die Idee eines deutschen Lieferkettengesetzes trägt der Zielsetzung des Europäischen Binnenmarkt, Handelshemmnisse so weit wie möglich abzubauen, nicht hinreichend Rechnung. Nicht ohne Grund ist das Thema „sustainable corporate governance“ auf europäischer Ebene angelangt. Am 27.1.2021 verabschiedete der Rechtsausschuss des Europäischen Parlaments bei nur einer Gegenstimme einen Initiativbericht zu Anforderungen an ein neues EU-Gesetz über Sorgfaltspflichten für Lieferketten. Eine entsprechende Nachweispflicht soll für alle Unternehmen gelten, „die Zugang zum EU-Binnenmarkt haben wollen, auch solche, die außerhalb der EU ansässig sind“.

Die vorstehende Formulierung zeigt: Regulierung für die Lieferkette heißt Regulierung der globalen Wirtschaftsbeziehungen. Die Befürworter des Lieferkettengesetzes fordern explizit „eine regulierte nachhaltige Globalisierung“. Der Gesetzgeber mag sich für eine derartige Regulierung entscheiden. Kann es aber ein taugliches Mittel sein, diese Regulierung den Unternehmen als Selbstregulierung über die ganze Lieferkette hinweg aufzubürden? Unternehmerische Verantwortung hört nicht am eigenen Werkstor auf. Umgekehrt kann sie nicht die gesamte Lieferkette umspannen. Der Grundsatz der Verhältnismäßigkeit muss auch für Anforderungen an unternehmerisches Handeln gelten. Er wird bei sorgfältiger Abwägung zu praktikablen Regelungen führen.

Der Kompromiss, auf den sich die Bundesregierung am 12.2. für die nationale Regelung verständigt hat, sieht vor, die unternehmerische Haftung auf das erste Glied der Lieferkette zu begrenzen.

In der rechtspolitischen Diskussion werden – etwa in einem Bericht des Portals www.tagesschau.de vom 30.9.2020 mit der Überschrift „Abholzung für Autoleder“ – auch Fälle aus der Automobil- bzw. der Kfz-Zulieferindustrie thematisiert. Gerade für die europäische Automobilindustrie und mit ihren komplexen Lieferbeziehungen wird ein europäisches Lieferkettengesetz unschwer zum Prüfstein der globalen Wettbewerbsfähigkeit werden. Die RAW wird der Thematik in einem der kommenden Hefte einen ausführlichen Beitrag widmen. Darin werden Birgit Schreier und Christoph Schork über den aktuellen Stand der gesetzgeberischen Aktivitäten für ein Lieferkettengesetz berichten, Chancen und Risiken dieser Entwicklung aufzeigen und einen Ausblick geben, wie die Automobilindustrie hierauf reagieren könnte.



Dr. Reinhard Siegert ist Partner der Kanzlei Heuking Kühn Lüer Wojtek im Bereich Kartell- und Vertriebsrecht. Die von ihm geleitete kartellrechtliche Praxis am Standort München ist stark auf Fragen des Vertriebskartellrechts spezialisiert. Daneben berät Dr. Siegert mit seinem Team Unternehmen aus allen Branchen auch zu sonstigen Fragen des deutschen und europäischen Kartellrechts. Ein Schwerpunkt liegt im Selektivvertrieb, insbesondere in der Kfz-Branche.