

Tagung: „Autonomes Fahren“

22. April 2021 an der Friedrich-Schiller-Universität Jena

Haftungsrechtliche Probleme des autonomen Fahrens

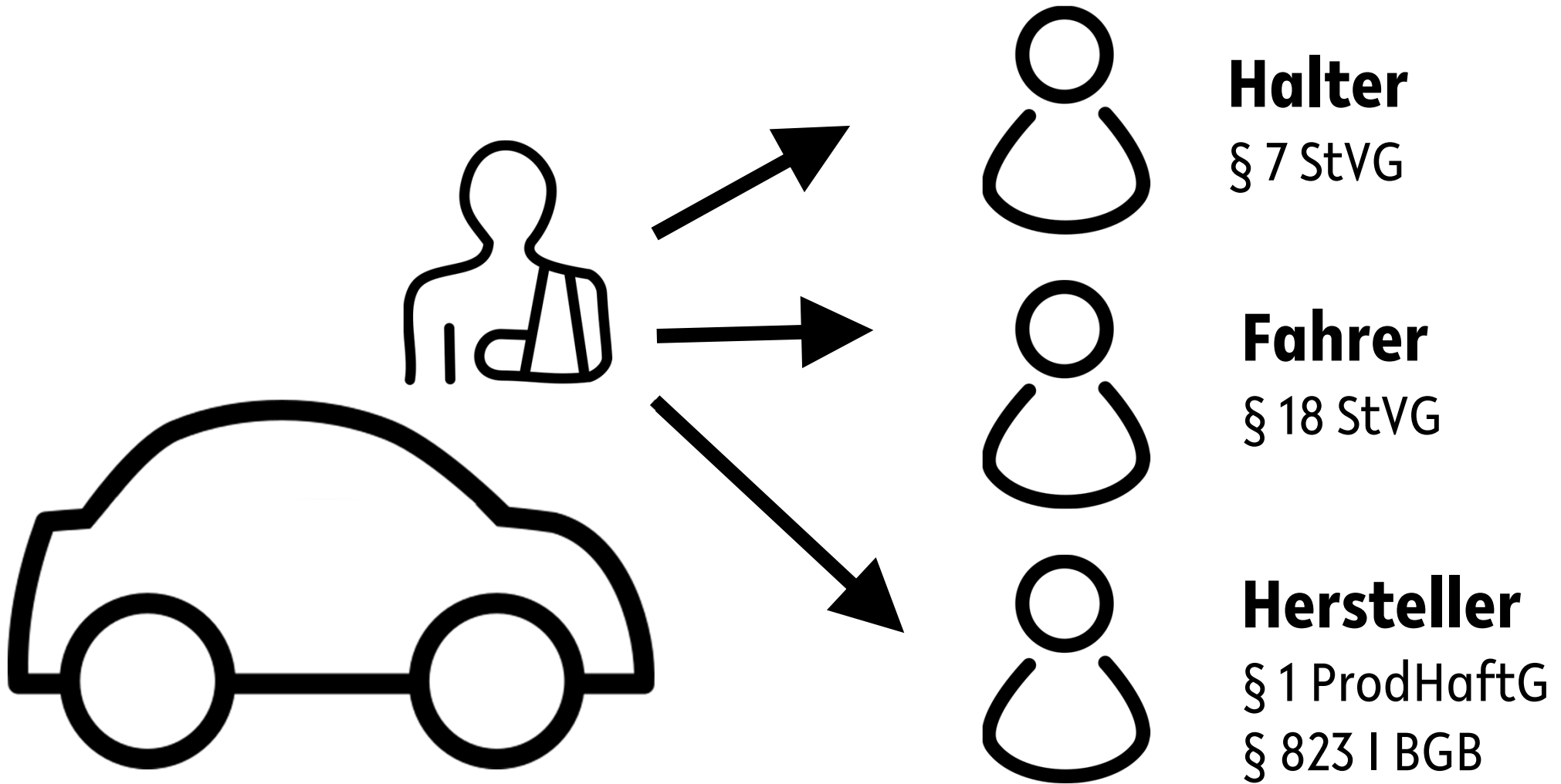
Paul T. Schrader

Universität Bielefeld

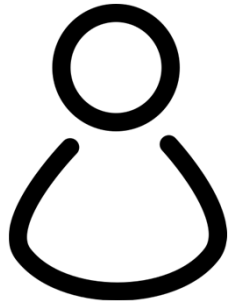
Agenda

- **Zivilrechtliche Folgen eines Verkehrsunfalls**
- **Auswirkungen der Softwaresteuerung**
- **Geplante Neuregelung beim Einsatz von KI**

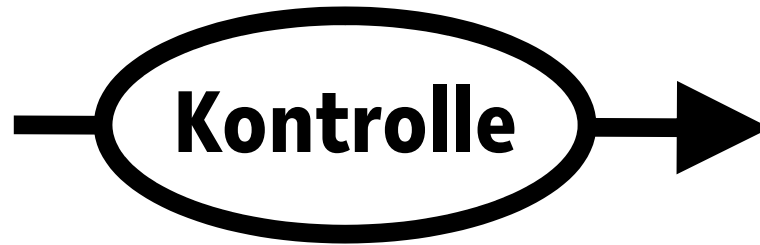
Haftung bei Verkehrsunfall



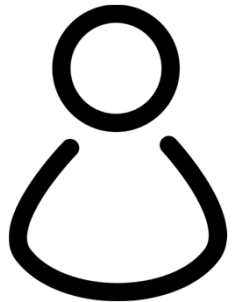
Haftung bei Verkehrsunfall



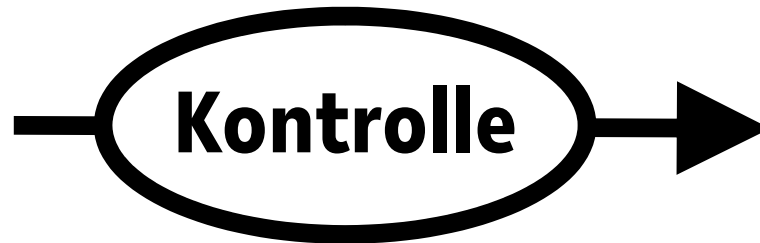
Halter
§ 7 StVG



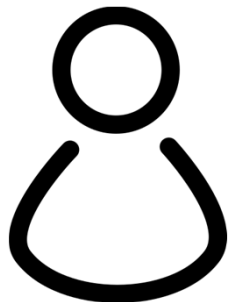
**Verfügungs-
gewalt**



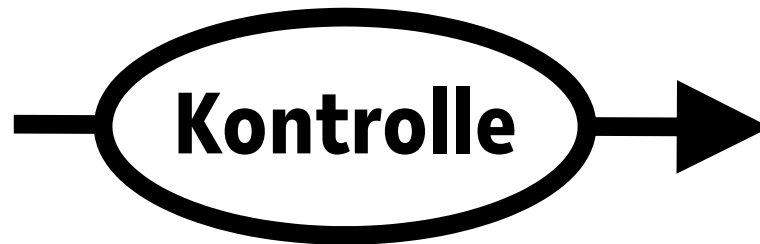
Fahrer
§ 18 StVG



**Fahrent-
scheidung**



Hersteller
§ 1 ProdHaftG
§ 823 I BGB



**Produkt-
fehler**

Haftung des Herstellers

Produktfehler

**Konstruktions-
fehler**

**Fabrikations-
fehler**

**Instruktions-
fehler**

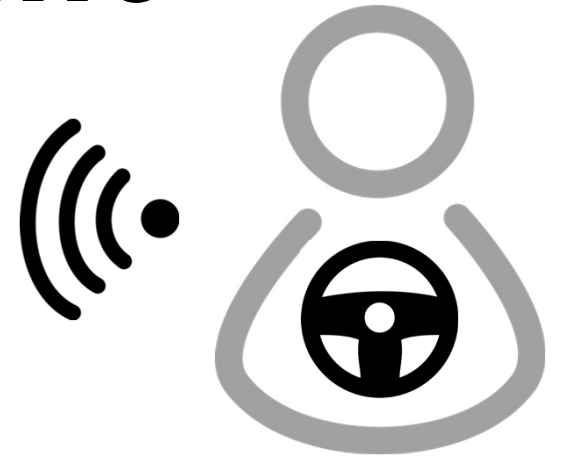
§ 1 ProdHaftG: Produkthaftung

Inver-
kehrbringen

Technische Aufsicht

**Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes und des
Pflichtversicherungsgesetzes – Gesetz zum autonomen Fahren**

BT-Drucksache 19/27439



Haftung des Herstellers

Produktfehler

Konstruktions-
fehler

Fabrikations-
fehler

Instruktions-
fehler

Produktbeobachtungs-
pflicht

§ 1 ProdHaftG: Produkthaftung

§ 823 I BGB: Produzentenhaftung

Zeit

Inver-
kehrbringen

StVG-E ./ ProHaftG

Auszug aus dem Gesetzesentwurf zum autonomen Fahren

§ 1f StVG-E: Pflichten der Beteiligten beim Betrieb von Kraftfahrzeugen mit autonomer Fahrfunktion

(3) Der Hersteller eines Kraftfahrzeugs mit autonomer Fahrfunktion hat

1. über den gesamten Entwicklungs- und Betriebszeitraum des Kraftfahrzeugs gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt und der zuständigen Behörde nachzuweisen, dass die elektronische und elektrische Architektur des Kraftfahrzeugs und die mit dem Kraftfahrzeug in Verbindung stehende elektronische und elektrische Architektur vor Angriffen gesichert ist,
2. eine Risikobeurteilung für das Kraftfahrzeug vorzunehmen und gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt und der zuständigen Behörde nachzuweisen, wie die Risikobeurteilung durchgeführt wurde und dass kritische Elemente des Kraftfahrzeugs gegen Gefahren, die im Rahmen der Risikobeurteilung festgestellt wurden, geschützt werden,
3. eine für das autonome Fahren ausreichend sichere Funkverbindung nachzuweisen,
4. für jedes Kraftfahrzeug eine Systembeschreibung vorzunehmen, ein Betriebshandbuch zu erstellen und gegenüber dem Kraftfahrt-Bundesamt und im Betriebshandbuch verbindlich zu erklären, dass das Kraftfahrzeug die Voraussetzungen nach § 1e Absatz 2, auch in Verbindung mit Absatz 3, erfüllt,
5. für das Kraftfahrzeug eine Schulung für die am Betrieb beteiligten Personen anzubieten, in der die technische Funktionsweise insbesondere im Hinblick auf die Fahrfunktionen und die Aufgabenwahrnehmung der Technischen Aufsicht vermittelt werden, und
6. sobald er Manipulationen am Kraftfahrzeug oder an dessen elektronischer oder elektrischer Architektur oder an der mit dem Kraftfahrzeug in Verbindung stehenden elektronischen oder elektrischen Architektur erkennt, insbesondere bei einem unerlaubten Zugriff auf die Funkverbindungen des Kraftfahrzeugs, diese unverzüglich dem Kraftfahrt-Bundesamt und der nach Landesrecht zuständigen Behörde mitzuteilen und erforderliche Maßnahmen einzuleiten.

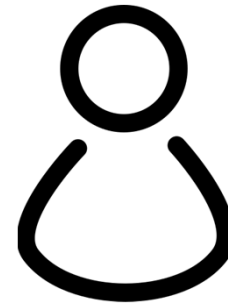
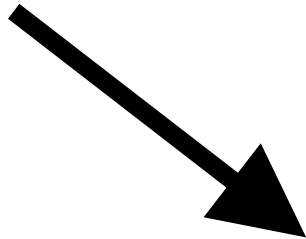
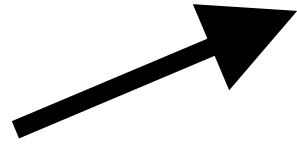
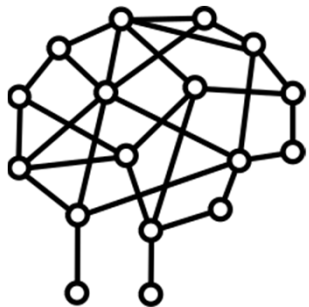
Produkthaftungsgesetz

§ 3 ProdHaftG: Fehler

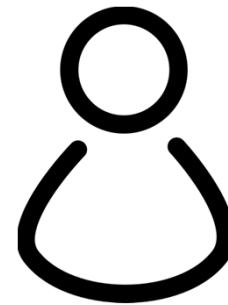
- (1) Ein Produkt hat einen Fehler, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die unter Berücksichtigung aller Umstände, insbesondere
- a) seiner Darbietung,
 - b) des Gebrauchs, mit dem billigerweise gerechnet werden kann,
 - c) **des Zeitpunkts, in dem es in den Verkehr gebracht wurde,** berechtigterweise erwartet werden kann.
- (2) Ein Produkt hat nicht allein deshalb einen Fehler, weil später ein verbessertes Produkt in den Verkehr gebracht wurde.

Geplante EU KI-VO

Entwurf einer Entschließung des Europäischen Parlaments mit Empfehlungen an die Kommission für eine Regelung der zivilrechtlichen Haftung beim Einsatz künstlicher Intelligenz (2020/2014(INL)) vom 5.10.2020 (Dok.: A9-0178/2020)

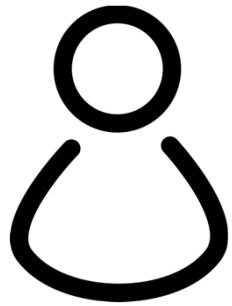


**Frontend-
Betreiber**

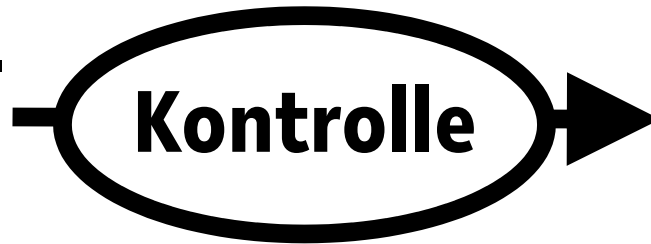


**Backend-
Betreiber**

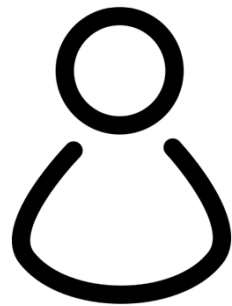
Geplante EU KI-VO



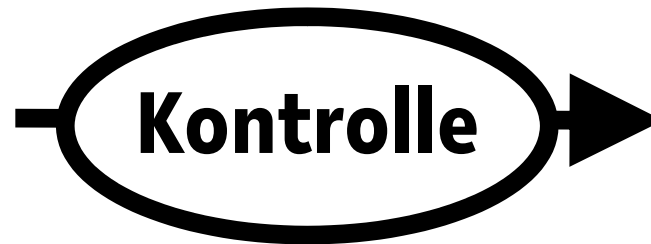
**Frontend-
Betreiber**



- Betriebsbeeinflussung
- Risikoaussetzung

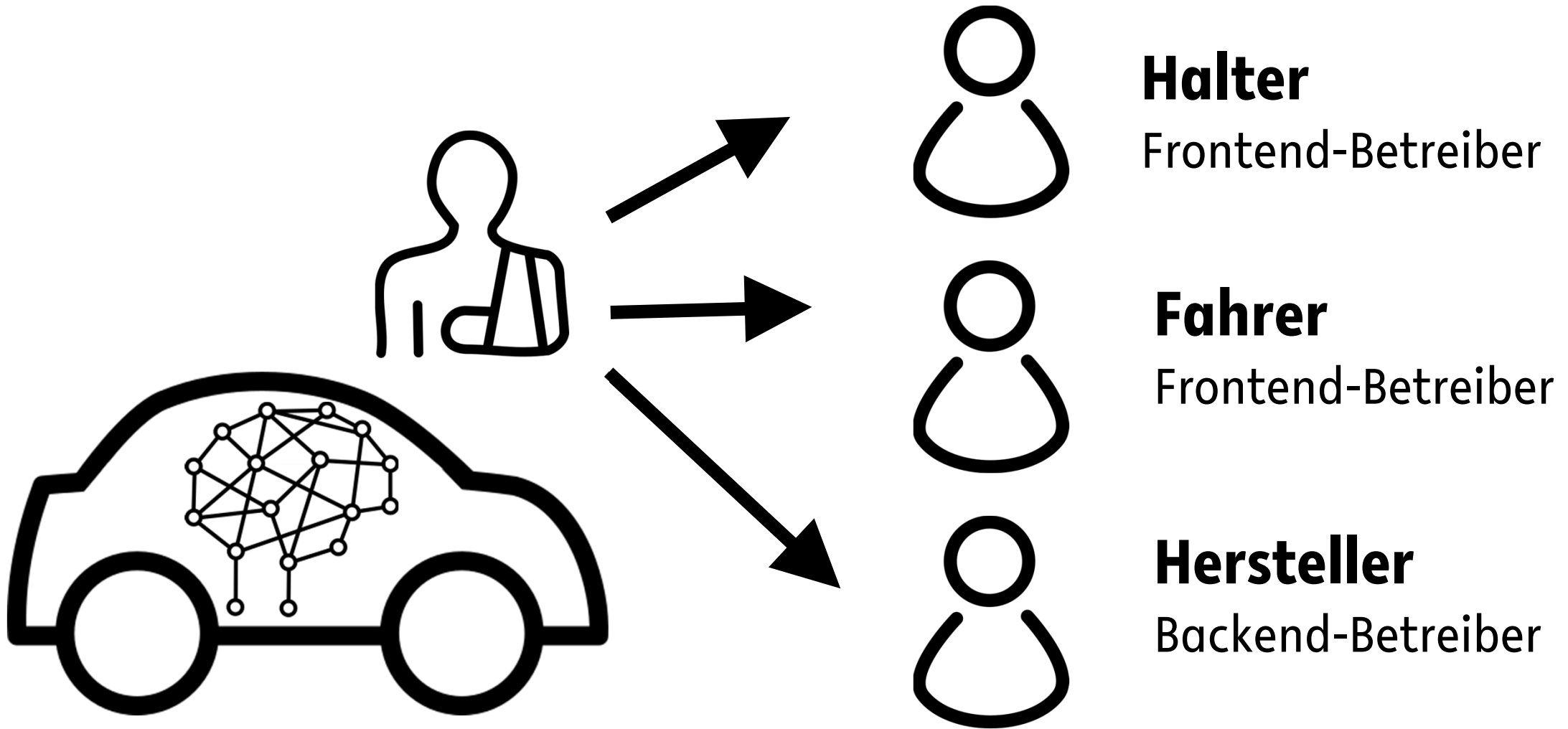


**Backend-
Betreiber**



- Betriebsbeeinflussung
- Risikoaussetzung
- Kontinuierl. Definition der Merkmale der Technologie und Datenbereitstellung

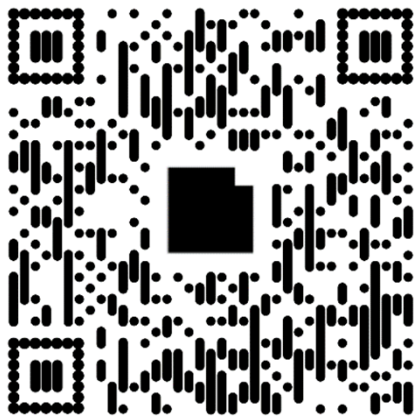
KI-VO und Verkehrsunfall



Kontakt

Prof. Dr. Paul T. Schrader

Lehrstuhl für Bürgerliches Recht und Recht der Digitalisierung und Innovation



Universität Bielefeld
Fakultät für Rechtswissenschaft
Universitätsstraße 25
33615 Bielefeld

+49 (0) 521 / 106 - 67591
paul.schrader@uni-bielefeld.de
www.uni-bielefeld.de/schrader