



Deutsche Stiftung für
Recht und Informatik

Robots on the Road

Haftungs- und datenschutzrechtliche Herausforderungen

Nazik Grigorian und Alexander Tribess
Weitnauer Partnerschaft mbB Rechtsanwälte Steuerberater

Herbstakademie 2020

1. Einführung

- ▶ „Robots on the Road“ sind keine Utopie mehr
- ▶ Entwicklung von neuen Technologien und rasanter Wandel der Automobilindustrie
- ▶ Machine-Learning-Technologien und Künstliche Intelligenz („KI“) werden das Steuer übernehmen
- ▶ Vernetztes Fahren ist die Zukunft
- ▶ Wie aus Visionen Wirklichkeit wird, zeigt die Teststrecke für das automatisierte und vernetzte Fahren (TAVF) in der Hamburger City.

1. Einführung

- ▶ Der politische Diskurs in Europa und in Deutschland hat bereits begonnen und es wird um Lösungswege für den rechtlichen Rahmen des vernetzten Fahrens gerungen.

- ▶ Entscheidende Fragen sind:
 - ▶ Haftungsrecht: Wer steht für Schäden ein, die automatisierte Fahrzeuge beim Betrieb verursachen?
 - ▶ Datenschutzrecht: Wie kann im Einklang mit den hergebrachten Prinzipien die große Menge erforderlicher Daten verarbeitet werden?

- ▶ Diese haftungsrechtlichen und datenschutzrechtlichen Herausforderungen stellen auch wir in den Mittelpunkt.

2. Level der Fahrzeugautomatisierung



Level 1

Assistiertes Fahren



Level 2

(Teil-)autonomes
Fahren



Level 3

Hochautomatisier-
tes Fahren



Level 4

Vollautomatisiertes
Fahren



Level 5

Autonomes Fahren

3. Haftungsrecht unter Prüfung

- ▶ Freie Fahrt für die „Robots on the Road“?

Im Folgenden:

- ▶ Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG)
- ▶ Haftung nach dem Produkthaftungsgesetz (ProdHaftG)
- ▶ Haftung nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB)
- ▶ Die Vision der elektronischen Person als Rechtspersönlichkeit

3.1. Haftung nach dem Straßenverkehrsgesetz (StVG)

- ▶ Erste Regelungen betreffend die Fahrzeugautomatisierung im **8. Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes** (8. StVGÄndG) vom 16.6.2017 in Deutschland
- ▶ Gegenstand der Neuregelungen sind ausschließlich **hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen (Level 3 und 4)**, nicht jedoch das assistierte und das teilautomatisierte Fahren (Level 1 und 2) oder das autonome Fahren (Level 5).
- ▶ Die gesetzlichen Regelungen zur Halterhaftung gemäß § 7 StVG und die zur Haftung des Fahrzeugführers gemäß § 18 StVG blieben unverändert

Haftung des Halters (§ 7 Abs. 1 StVG)?

- ▶ Der Halter haftet nach fast einhelliger Auffassung gemäß **§ 7 Abs. 1 StVG** für Schäden „*bei dem Betrieb*“ eines Fahrzeugs, **unabhängig vom Level der Fahrzeugautomatisierung**
- ▶ **Gefährdungshaftung**, ohne dass es auf ein etwaiges Verschulden des Halters ankommt
- ▶ D.h. Haftung des Halters auch bei einem autonomen Fahrzeug (Level 5)
- ▶ Insoweit ändern sich für den Halter eines Fahrzeugs unabhängig vom Level der Fahrzeugautomatisierung weder die Voraussetzungen des § 7 Abs. 1 StVG noch die „Gefahr“ für die der Halter einsteht.

Haftung des Fahrzeugführers (§ 18 Abs. 1 StVG)?

- ▶ Nach **§ 18 Abs. 1 StVG haftet auch der Fahrzeugführer** im Fall einer Haftung des Halters, es sei denn der Schaden ist nicht durch ein Verschulden des Fahrzeugführers verursacht, wobei das Verschuldens des Fahrzeugführers gesetzlich vermutet wird. Mit steigendem Automatisierungsgrad weichen die strengen Sorgfaltspflichten einer abgestuften **Überwachungspflicht**.
- ▶ Entsprechend dem Gesetzeszweck des § 1b StVG gemessen an der Fahrsituation, Schadenswahrscheinlichkeit und drohendem Schaden
- ▶ Level 5 der Fahrzeugautomatisierung: Mensch wird zum Passagier
- ▶ Haftung des **Herstellers als „Fahrzeugführer“** nach vorzugswürdiger Auffassung zu verneinen.

3.2 Haftung nach dem Produkthaftungsgesetz (ProdHaftG)

- ▶ Den Hersteller trifft eine **Gefährdungshaftung nach § 1 ProdHaftG**.
- ▶ Für Entwicklungsrisiken haftet der Hersteller nicht
- ▶ § 2 ProdHaftG definiert, was Produkte im Sinne des ProdHaftG sind.
- ▶ Bei fortschreitender Fahrzeugautonomisierung sind die **Fahrzeuge Teil eines Netzwerks** und kein Einzelprodukt.
- ▶ Eine Erweiterung des Produktbegriffs im Haftungsfall ist kritisch zu sehen und schwer zu begründen.
- ▶ Die **Beherrschbarkeit des Risikos ist tragender Gedanke** für die Haftung des Herstellers. Wegen der Vernetzung der verschiedenen automatisierten Fahrzeuge und des unvorhersehbaren Verhaltens der KI ist dies problematisch.

3.3 Haftung nach dem Bürgerlichen Gesetzbuch (BGB)

- ▶ Haftung des Halters bzw. Fahrzeugführers aus **Deliktsrecht** gemäß § § 823 ff. BGB (vgl. § 16 StVG).
 - ▶ Haftung unbegrenzt und nicht auf die Höchstbeträge in § 12 StVG beschränkt
- ▶ Hersteller haftet neben der Haftung aus dem ProdHaftG auch aus § § 823 ff. BGB (§ 15 Abs. 2 ProdHaftG)
 - ▶ Höchstbeträge und Selbstbeteiligung in § § 10, 11 ProdHaftG gelten nicht
- ▶ Das **Haftungsregime** könnte für automatisierte Fahrzeuge mit **Blick auf § § 832 ff. BGB weiterentwickelt werden.**
- ▶ Der deutsche Gesetzgeber setzt bei der Haftung für selbstständig agierende Wesen, die der Gesellschaft zugutekommen, auf **Verschuldenshaftung mit Beweiserleichterungen.**

3.4 Die Vision der elektronischen Person als Rechtspersönlichkeit

- ▶ Idee in der juristischen Diskussion
- ▶ Als Empfehlung an die Kommission zu zivilrechtlichen Regelungen im Bereich Robotik in der Entschließung des Europäischen Parlaments vom 16.2.2017 zu finden
- ▶ Schaffung einer e-Person als eigene Rechtspersönlichkeit, die haftet
- ▶ Das Weißbuch der Europäischen Kommission vom 19.2.2020 zur Künstlichen Intelligenz greift für ein Haftungskonzept diese Idee nicht auf.
- ▶ **Derzeit nicht erforderlich**, um den rechtlichen Herausforderungen zu begegnen.

4. Datenschutz im (teil-)autonomen Fahrzeug

Im Folgenden:

- ▶ Anwendbarer Rechtsrahmen? Personenbezug der im Fahrzeug erhobenen Daten?
- ▶ Spezialgesetze oder DS-GVO?
- ▶ Verantwortliche / betroffene Personen?
- ▶ Rechtsgrundlagen?
- ▶ Rechte der betroffenen Person?

4.1 Personenbezug der verarbeiteten Daten

- ▶ **Personenbezogen** sind Informationen, die sich auf eine identifizierte oder identifizierbare natürliche Person beziehen.
- ▶ Identifizierbarkeit, wenn direkt oder indirekt, insbesondere mittels Zuordnung zu einer Kennung, auf eine natürliche Person zurückzuführen
- ▶ EuGH: **Sämtliche Angaben**, die aufgrund ihres Inhalts, ihres Zwecks oder ihrer Auswirkungen **mit einer bestimmten Person verknüpft** sind.
- ▶ Verbindung mit Kennnummern wie der Fahrzeug-Identifikationsnummer oder anderer auf ein konkretes Fahrzeug bezogener Kennungen nach h.M. ausreichend
- ▶ Danach Personenbezug der im Fahrzeug erhobenen Daten jedenfalls dann, wenn der Halter eine natürliche Person ist

4.2 Anwendbare Gesetze

- ▶ § § 63a, 63b StVG: Befugnis zur Speicherung von Positions- und Zeitangaben in eng umrissenen Fallgestaltungen
- ▶ Art. 6 eCall-VO: Befugnis zur Verarbeitung personenbezogener Daten, soweit erforderlich, um in Notfällen mittels des bordeigenen eCall-Systems automatisch Notrufe aus einem Fahrzeug unter Angabe z.B. von Ortungsdaten abzusetzen
- ▶ Außerhalb dieser engen Spezialgesetze gelten die DS-GVO bzw. die ePrivacy-Richtlinie (wie jeweils in den Mitgliedsstaaten implementiert).

4.3 Verantwortliche und betroffene Personen

- ▶ **Verantwortlicher** ist, wer über die Zwecke und Mittel der Verarbeitung personenbezogener Daten entscheidet.
- ▶ **Vielzahl von Beteiligten**, z.B. Infrastrukturanbieter oder Versicherungen.
- ▶ Primäre Verantwortliche sind die Fahrzeughersteller, die nur mittels der gewonnenen Daten die bereitgestellten Fahrassistenzsysteme oder gar autonome Fahrzeuge betreiben können, aber auch darüber hinaus über Komfort- und Infotainment-Angebote auf Daten zugreifen.
- ▶ Alleinverantwortlichkeit oder gemeinsame Verantwortlichkeit zwischen Herstellern und anderen Stakeholdern?

4.3 Verantwortliche und betroffene Personen

- ▶ EuGH: Voraussetzung einer gemeinsamen Verantwortlichkeit ist nicht, dass jeder der beteiligten Verantwortlichen auch nur Zugang zu den betreffenden personenbezogenen Daten hat.
- ▶ Es ist auch nicht notwendig, dass die Entscheidung über die Zwecke und Mittel der Verarbeitung mittels schriftlicher Anleitungen oder Anweisungen erfolgt.
- ▶ Entscheidend für die Stellung als Verantwortlicher ist, ob eine Person aus Eigeninteresse auf die Verarbeitung personenbezogener Daten Einfluss nimmt und damit an der Entscheidung über die Zwecke und Mittel dieser Verarbeitung mitwirkt.
- ▶ Für die gemeinsame Verantwortlichkeit unerheblich ist es, wie eine vertragliche Regelung die Tätigkeiten der Beteiligten beschreibt oder bezeichnet.

4.3 Verantwortliche und betroffene Personen

- ▶ Der **Kreis der betroffenen Personen** reicht vom Halter eines Fahrzeugs, über dessen Fahrer, sonstige Fahrzeuginsassen bis hin zu am Fahrvorgang unbeteiligten Personen, die über Sensoren und Kamerasysteme etwa beim Aufenthalt im öffentlichen Raum erfasst werden.
- ▶ Spannend sind insbesondere multipersonale Nutzergruppen einzelner Fahrzeuge (z.B. Carsharing)

4.4 Rechtsgrundlagen der Verarbeitung

- ▶ Rechtfertigung entweder über **einen gesetzlichen Erlaubnistatbestand oder mittels einer Einwilligung** der betroffenen Person (Art. 6 Abs. 1 DS-GVO).
- ▶ Besondere Kategorien personenbezogener Daten, insbesondere von Gesundheitsdaten (Art. 9 DS-GVO).
- ▶ Die **Legitimation der Datenverarbeitung** erstreckt sich dabei grundsätzlich immer nur auf einzelne, im Vorhinein bestimmte und der betroffenen Person offengelegte Zwecke.
- ▶ Deswegen unterliegen auch nachträgliche Zweckänderungen einem **neuerlichen Rechtfertigungsbedürfnis** und erfordern wiederum die Information der betroffenen Person, ggf. auch die neuerliche Einholung einer Einwilligung (Art. 6 Abs. 4 DS-GVO).

4.4 Rechtsgrundlagen der Verarbeitung

- ▶ Erforderlich zur Durchführung eines Vertrags (Art. 6 I b)
 - ▶ Nur im Verhältnis zum Vertragspartner des Herstellers
 - ▶ Z.B. Sicherheits- und Assistenzsysteme
 - ▶ Schon nicht mehr bei Ehepartnern, die fahren
- ▶ Gesetzliche Pflicht (Art. 6 I c)
 - ▶ § § 63a, 63b StVG oder Art. 6 eCall-VO
 - ▶ Aktuell kein weiterer Anwendungsbereich ersichtlich
- ▶ Einwilligung (Art. 6 I a)
 - ▶ Von jedem Nutzer separat einzuholen
 - ▶ Notwendigkeit der Trennung von Datenbeständen
 - ▶ Widerruflichkeit (Art. 7 III DS-GVO)
- ▶ Berechtigte Interessen (Art. 6 I f)
 - ▶ Königsweg? Eher nein, weil unsicher und Widerspruchsrecht

4.5 Rechte der betroffenen Person

- ▶ Informationspflichten (Art. 7, 13, 14 DS-GVO)
 - ▶ Wirksamkeitsvoraussetzung für Einwilligung
 - ▶ Genereller Informationsanspruch
 - ▶ Schwierig wiederum bei mehreren Nutzern einzuhalten
- ▶ Betroffenenrechte (Art. 15 ff. DS-GVO)
 - ▶ Auskunft, Berichtigung, Löschung, Datenportabilität setzen getrennte Datensätze jeder einzelnen betroffenen Person voraus
 - ▶ Art. 11 II, 12 II 2 DS-GVO sehen für diese Fälle vor, dass die Rechte aus Art. 15 ff. DS-GVO dann nicht bestehen, wenn es dem Verantwortlichen unmöglich ist, die betroffene Person sicher zu identifizieren.
 - ▶ Art. 11 I DS-GVO: keine Maßnahmen zur Identifizierung
- ▶ Also möglicherweise keine effektive Ausübung der Rechte der betroffenen Personen möglich.

5. Schlussfolgerungen

- ▶ Auftakt: 8. StVGÄndG ein „in die Zukunft gerichtetes Gesetz“
- ▶ Mit Blick auf unvorhersehbare Schadenssituationen verursacht durch die vernetzte KI-Systeme bedarf es gesetzlicher Neuerungen.
- ▶ Datenschutzrechtlich braucht es bereichsspezifische Regelungen.
- ▶ Der technologieneutrale Ansatz der DS-GVO kommt angesichts der Herausforderungen des autonomen Fahrens an seine Grenzen.