

Rechts überholt? – Zum aktuellen Stand des Rechtsrahmens „Automatisiertes Fahren“

jusIT XXXX/XXX

Deskriptoren: Automatisiertes Fahren, Haftung, Datenschutz, Sicherheit

Normen: General Safety VO (EU) 2019/2144, DS-GVO (EU) 2016/679, ePrivacy-RL 2002/58/EG, Automatisiertes Fahren Verordnung (BGB II 402/2016 idF II 66/2019), Kraftfahrzeughaftpflicht-RL 2009/103/EG, Produkthaftungs-RL 85/374/EWG

Mit der Entwicklung (voll)automatisierter Fahrzeugsysteme geht die Änderung bestehender sowie die Schaffung neuer Rechtsgrundlagen einher. Der Beitrag beleuchtet neueste Entwicklungen in diesem Kontext, die insb Sicherheit, Datenschutz und Haftung thematisieren.

1. Einleitung

Die Automobilindustrie befindet sich im Umbruch. Das Ziel scheint klar: automatisierte Mobilität. Den Weg dorthin gilt es noch zu gestalten. Dabei ist es notwendig, gesetzliche Rahmenbedingungen für technische Entwicklungen nicht erst als Reaktion auf technische Entwicklungen, sondern a priori festzulegen. Die Besonderheiten, die im Kontext automatisierter Fahrzeugsysteme und (damit einhergehend) gesellschaftlicher Auswirkungen aufkommen, sind bereits Gegenstand legislativer wie auch nicht legislativer Dokumente.¹ Insb Fragen der Sicherheit, des Datenschutzes und der Haftung sind noch zu klären; eine finale Lösung ist noch ausständig. Dieser Beitrag erläutert den Status quo des Rechtsrahmens automatisierten – nicht „autonomen“ – Fahrens.

Vorab zur Begrifflichkeit: Eine einheitlich verwendete Terminologie, die stringent zwischen automatisiertem und autonomem Fahren unterscheidet, sucht man in juristischen

¹ Siehe dazu bereits *Reinisch*, Autonomes Fahren aus regulatorischer Sicht, in Paulus (Hrsg), Jahrbuch Regulierungsrecht 2019 (2019) 197; *Romaniewicz-Wenk/Jirak*, Autonomes Fahren in Österreich – eine Utopie?, *ecolex* 2018/5, 466; *Amlacher/Andréewitch*, Rechtliche Fragen des autonomen Fahrens – Verkehrsrecht (Teil I), *jusIT* 2017/5, 167; *Amlacher/Andréewitch*, Rechtliche Fragen des autonomen Fahrens – Haftung (Teil II), *jusIT* 2017/6, 209; *Amlacher/Andréewitch*, Rechtliche Fragen des autonomen Fahrens – Datenschutz (Teil III), *jusIT* 2018/1, 19; *I. Eisenberger/Lachmayer/G. Eisenberger* (Hrsg), Autonomes Fahren und Recht (2017).

wie auch nicht-juristischen Dokumenten vergeblich.² Bspw enthält die Österreichische *Automatisiertes Fahren* Verordnung³ die Testfälle des *autonomen* Kleinbusses (gem § 7) und des *selbstfahrenden* Heeresfahrzeugs (gem § 9). Unionsweit verbindlich definiert die General Safety VO (EU) 2019/2144⁴ die Begriffe „*automatisiertes Fahrzeug*“ (Art 3 Abs 21) und „*vollautomatisiertes Fahrzeug*“ (Art 3 Abs 22) als Kfz, die sich zeitlich eingeschränkt ohne kontinuierliche Überwachung bzw gänzlich ohne Überwachung eines Fahrers *autonom* fortbewegen können. Hingegen distanziert sich auf technischer Ebene die Society of Automotive Engineers (SAE) in ihrem Dokument „Surface Vehicle Recommended Practices J3016“⁵ explizit vom Terminus „*autonom*“ (Pkt 7.1.1 iVm Pkt 7.2). Aus interdisziplinären Forschungsarbeiten zum Thema⁶ geht hervor, dass der Rechtsrahmen sich aktuell lediglich auf (voll)automatisiertes Fahren bezieht. Daher soll in diesem Beitrag die Unterscheidung im betreffenden Kontext durchgezogen und ausschließlich die Bezeichnung „*automatisiert*“ bzw „*vollautomatisiert*“ verwendet werden. Daneben eröffnet Autonomie eine haftungsrechtliche Diskussion, die nur kurz skizziert wird (vgl Pkt 4.3.). Die oben

-
- 2 Beispiele finden sich ua auch im neuesten Bericht COM (2020) 64 final (vgl Pkt 4.) der EU-Kommission, welche einmal von „*autonomen*“ und ein andermal von „*automatisierten*“ Fahrzeugen spricht. Der Europäische Datenschutzausschuss (EDSA) verwendet in dessen Guidelines (vgl Pkt 3.2.) wiederum den Begriff „*automatisierter*“ Fahrzeuge. Gegenteilig dazu enthält die UN/ECE-Regelung Nr 79 die Begriffe „*automatische* Lenkfunktion“ (Pkt 2.3.4.1.) wie auch „*autonome* Lenkanlage“ (Pkt 1.2.2. iVm Pkt 2.3.3.).
- 3 Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die *Automatisiertes Fahren* Verordnung geändert wird (1. Novelle zur *AutomatFahrV*), BGBl II 66/2019.
- 4 Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU) Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (Text von Bedeutung für den EWR), ABl L 2019/325, 1.
- 5 SAE *International*, Surface Vehicle Recommended Practice J3016™, Taxonomy and Definitions for Terms Related to Driving Automation Systems for On-Road Motor Vehicles, Juni 2018.
- 6 Im vom Land Steiermark und Zukunftsfonds Steiermark geförderten Projekt VERDI arbeiten ForscherInnen der Universität Graz und der Virtual Vehicle Research GmbH gemeinsam an Vertrauen in Digitalisierung am Beispiel von Systemen zum (teil)automatisierten Fahren und Fahrassistenzsystemen. Das interdisziplinäre Forschungsteam besteht aus den Disziplinen der Philosophie, der Soziologie, der Psychologie und der Rechtswissenschaften.

wiedergegebene uneinheitliche Wortwahl dürfte in diesem Zusammenhang unreflektiert erfolgt sein.⁷

2. Österreich: Automatisiertes Fahren Verordnung

In Österreich trat mit 19. Dezember 2016 die Automatisiertes Fahren Verordnung⁸ (iF AutomatFahrV) in Kraft. In der ursprünglichen Fassung waren lediglich Anwendungsfälle für Testzwecke geregelt. Mit 11. März 2019 trat die erste Novelle⁹ der AutomatFahrV in Kraft: Der Anwendungsbereich der Verordnung umfasst nun auch Anwendungsfälle betreffend genehmigte Systeme in Serie.¹⁰

2.1. Anwendungsfälle für Testzwecke

In den im 2. Abschnitt normierten Testfällen – das sind der autonome Kleinbus gem § 7, der Autobahnpiilot mit automatischem Spurwechsel gem § 8 und das selbstfahrende Heeresfahrzeug gem § 9 – darf der Lenker des Testfahrzeugs ab Aktivierung des Systems sämtliche Fahraufgaben bzw die Längs- und Querführung des Fahrzeugs an das System übergeben.

2.2. Anwendungsfälle für genehmigte Systeme in Serie

Der neu hinzugefügte 3. Abschnitt zu genehmigten Systemen in Serie erlaubt es dem Lenker nun, die Fahraufgaben beim Ein- und Ausparken (Einparkhilfe gem § 10 Abs 1 iVm Abs 3) sowie die Längsführung des Fahrzeugs (Autobahn-Assistent mit automatischer Spurhaltung gem § 11 Abs 1 iVm Abs 3) an das System zu übertragen. Verwendet werden darf die Einparkhilfe nur in den Fahrzeugklassen M1 und N1 (gem § 10 Abs 8), der Autobahn-Assistent in den Fahrzeugklassen

⁷ Gegen Teslas Werbung mit dem Begriff „Autopilot“ und Werbeaussagen des Herstellers wie „Volles Potenzial für autonomes Fahren“ erhob die deutsche Wettbewerbszentrale (Zentrale zur Bekämpfung unlauteren Wettbewerbs; <wettbewerbszentrale.de>) Unterlassungsklage vor dem Landesgericht München (Az 33 O 14041/19). Mit Urteil vom 14. 7. 2020 gab das Gericht der Klage in vollem Umfang statt – die Aussagen seien irreführend, erwecken sie doch den Eindruck, das Fahrzeug könne und dürfe bis Ende 2019 autonom fahren (vgl *Wettbewerbszentrale*, Pressemitteilung vom 14. 7. 2020 <wettbewerbszentrale.de/de/presse/pressemitteilungen/_pressemitt eilung/?id=368>).

⁸ Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der Rahmenbedingungen für automatisiertes Fahren festgelegt werden (Automatisiertes Fahren Verordnung - AutomatFahrV), BGBl II 402/2016 idF II 66/2019.

⁹ Verordnung des Bundesministers für Verkehr, Innovation und Technologie, mit der die Automatisiertes Fahren Verordnung geändert wird (1. Novelle zur AutomatFahrV), BGBl II 66/2019.

¹⁰ Neu wurde auf österreichischer Ebene außerdem mit 5. 5. 2020 die 38. KFG-Novelle, BGBl I 37/2020, beschlossen; sie tritt mit 1. Oktober 2020 in Kraft. Auf Grundlage des neu hinzugefügten § 47 Abs 4d können Feuerwehren im Einsatzfall auf fahrzeugspezifische Daten der zentralen Zulassungsevidenz zugreifen und diese verwenden.

M1, M2, M3, N1, N2 und N3 (gem § 11 Abs 8). Für beide Systeme wird auf UN/ECE-Regelung Nr 79¹¹ verwiesen.¹²

2.2.1. *Verpflichtungen des Lenkers*

Für den Zeitraum, in dem das System aktiviert ist, wird der Lenker von einzelnen Verpflichtungen enthoben. Bei der aktivierten Einparkhilfe muss der Lenker seinen Lenkerplatz nicht mehr einnehmen und auch die Lenkvorrichtung während des Fahrens nicht mehr mit mindestens einer Hand festhalten. Weil aber das Einparksystem nur bis zu einer Reichweite von 6 m funktionieren darf,¹³ muss sich der Lenker in unmittelbarer Nähe des Fahrzeugs aufhalten und den Parkvorgang überwachen (§ 10 Abs 4). Ist der Autobahn-Assistent mit automatischer Spurhaltung aktiviert, muss der Lenker die Lenkvorrichtung ebenfalls nicht mehr mit mindestens einer Hand festhalten (§ 11 Abs 3).

2.2.2. *Aktivierung des Systems*

Während es erlaubt ist, die Einparkhilfe auf allen Straßenarten bis zu einer Geschwindigkeit von 10 km/h zu verwenden (§ 10 Abs 6 und 7), darf der Autobahn-Assistent ausschließlich auf Autobahnen oder Schnellstraßen (ausgenommen Baustellenbereiche) nach Einreihung in den fließenden Verkehr aktiviert werden (§ 11 Abs 2 und 6). Für beide Systeme wird daneben auf die Verwendung nach Herstellerangaben verwiesen.

2.2.3. *Verantwortung des Lenkers*

Eine Notfallvorrichtung muss das sofortige Deaktivieren der Systeme oder das Übersteuern ermöglichen. In kritischen Situationen muss der Lenker diese Notfallvorrichtung betätigen und im Fall des Autobahn-Assistenten auch die übertragenen Fahraufgaben wieder übernehmen (§ 10 Abs 5, § 11 Abs 5 iVm § 3 Abs 2).

3. Europäische Union: Vorgaben und Vorhaben

3.1. General Safety VO (EU) 2019/2144

11 Regelung Nr 79 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UN/ECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Fahrzeuge hinsichtlich der Lenkanlage, ABIL 2008/137, 25; UN/ECE, Revision 4 von Regelung Nr 79 vom 7. 11. 2018

<unece.org/fileadmin/DAM/trans/main/wp29/wp29regs/2018/R079r4e.pdf> (1. 7. 2020).

12 Aktuell zu erwähnen ist der von der GRVA (Working Party on Automated/Autonomous Vehicles) im März 2020 beschlossene Regulierungsvorschlag für automatisierte Spurhaltesysteme. Die GRVA ist eine der Working Parties des WP.29 (World Forum on the Harmonization of Vehicle Regulations), das wiederum eine Teillinstitution der UN/ECE ist; GRVA, Proposal for a new UN Regulation on Uniform provisions concerning the approval of vehicles with regard to Automated Lane Keeping Systems, GRVA-06-02-Rev.4

<unece.org/trans/main/wp29/wp29wgs/wp29grva/grvainf2020-2.html> (1. 7. 2020).

13 Vgl UN/ECE-Regelung Nr 79, Pkt 5.6.1.2.7.

Auf Unionsebene verabschiedete die EK unter dem Titel „Europa in Bewegung“¹⁴ drei Mobilitätspakete zu erstens sauberer¹⁵, zweitens wettbewerbsfähiger und sozial gerechter¹⁶ und drittens vernetzter¹⁷ Mobilität. Im Zuge des letzten Pakets veröffentlichte die EK die Mitteilung „Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität: Eine EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft“¹⁸. Im Dokument wird ua die Notwendigkeit zur Schaffung eines Binnenmarktes hervorgehoben, wobei die Sicherheit der UnionsbürgerInnen zentral ist – sie sollen einerseits Rechtssicherheit erhalten und andererseits vor Gefahren durch automatisierte Fahrzeuge gesichert werden. Das Stichwort dazu lautet „Vision Zero“: Bis 2050 soll die Zahl der Unfalltoten innerhalb der EU nahe null betragen.¹⁹ Unter dieser ausgewiesenen Prämisse müssen geltende bzw künftige Unionsrechtsakte gestaltet und ausgelegt werden.

Das dritte Mobilitätspaket von Mai 2018 beinhaltet den Vorschlag für eine Verordnung zur Typgenehmigung von Kfz.²⁰ So wurde Ende November 2019 die General Safety Verordnung neu²¹ beschlossen und ist diese seit 5. Jänner

-
- 14 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen, Europa in Bewegung. Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle, COM (2017) 283 final.
- 15 <ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-05-31-europe-on-the-move_en> (1. 7. 2020).
- 16 <ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2017-11-08-driving-clean-mobility_en> (1. 7. 2020).
- 17 <ec.europa.eu/transport/modes/road/news/2018-05-17-europe-on-the-move-3_en> (1. 7. 2020).
- 18 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Auf dem Weg zur automatisierten Mobilität: eine EU-Strategie für die Mobilität der Zukunft, COM (2018) 283 final.
- 19 Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Europa in Bewegung. Nachhaltige Mobilität für Europa: sicher, vernetzt und umweltfreundlich, COM (2018) 293 final, 4; COM (2017) 283 final, 14.
- 20 Vorschlag für eine Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/... und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009, COM (2018) 286 final.
- 21 Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge im Hinblick auf ihre allgemeine Sicherheit und den Schutz der Fahrzeuginsassen und von ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 78/2009, (EG) Nr. 79/2009 und (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie der Verordnungen (EG) Nr. 631/2009, (EU) Nr. 406/2010, (EU) Nr. 672/2010, (EU) Nr. 1003/2010, (EU) Nr. 1005/2010, (EU) Nr. 1008/2010, (EU) Nr. 1009/2010, (EU) Nr. 19/2011, (EU) Nr. 109/2011, (EU) Nr. 458/2011, (EU) Nr. 65/2012, (EU) Nr. 130/2012, (EU)

2020 in Kraft. Hinsichtlich der für die Durchführungsrechtsakte und delegierten Rechtsakte erforderlichen Bestimmungen steht die VO ab Juli 2022 in Geltung.²² Insgesamt hebt VO (EU) 2019/2144 19 Verordnungen auf; darunter auch die General Safety VO alt (EU) 661/2009²³ sowie die Pedestrian Safety VO 78/2009²⁴.

In 19 Artikeln und vier Anhängen²⁵, denen 35 ErwGr vorangehen, konzentriert sich die General Safety VO durch einheitliche Vorgaben zur Fahrzeugsicherheit auf den Schutz nicht nur der Fahrzeuginsassen, sondern auch der ungeschützten Verkehrsteilnehmer (insb Fußgänger und Radfahrer).²⁶ Der Anwendungsbereich umfasst gem Art 2 Fahrzeuge der Klassen M (Pkw), N (Lkw) und O (Anhänger) iSd Art 4 VO (EU) 2018/858²⁷.

3.1.1. Unionsautomome Begrifflichkeiten

Im Bereich des automatisierten Fahrens legt der Unionsgesetzgeber nun das Verständnis einschlägiger Begriffe durch eine Reihe von Legaldefinitionen unionsweit einheitlich abschließend fest; die Begrifflichkeiten unterliegen der Auslegungshoheit des EuGH.²⁸

So konkretisiert Art 3 zB die schon im Titel der VO genannten „*ungeschützten Verkehrsteilnehmer*“ als nicht motorisierte Verkehrsteilnehmer (insb Radfahrer und Fußgänger) sowie NutzerInnen zweirädriger Kraftfahrzeuge (zB MotorradfahrerInnen) (Art 3 Z 1); deren Sicherheit ist für die VO von zentraler Bedeutung. Des Weiteren ist ein sog

Nr. 347/2012, (EU) Nr. 351/2012, (EU) Nr. 1230/2012 und (EU) 2015/166 der Kommission (Text von Bedeutung für den EWR), ABI L 2019/325, 1; soweit im Text nicht gesondert ausgewiesen, beziehen sich iF sämtliche Normenzitate auf VO (EU) 2019/2144.

- 22 Das sind Art 4 Abs 3, 6 und 7, Art 5 Abs 4, Art 6 Abs 6, Art 7 Abs 6, Art 8 Abs 3, Art 9 Abs 7, Art 10 Abs 3, Art 11 Abs 2, Art 12 und Art 13.
- 23 Verordnung (EG) 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juli 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit (Text von Bedeutung für den EWR), ABI L 2009/200, 1 idF L 2019/95, 1.
- 24 Verordnung (EG) 78/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Januar 2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen im Hinblick auf den Schutz von Fußgängern und anderen ungeschützten Verkehrsteilnehmern, zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinien 2003/102/EG und 2005/66/EG (Text von Bedeutung für den EWR), ABI L 2009/35, 1 idF L 2013/158, 1.
- 25 Die Anhänge enthalten Verweise auf die jeweilige(n) relevante(n) UN/ECE-Regelung(en).
- 26 ErwGr 4 VO (EU) 2019/2144.
- 27 Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, zur Änderung der Verordnungen (EG) 715/2007 und (EG) 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG (Text von Bedeutung für den EWR), ABI L 2018/151, 1.
- 28 Gem Art 19 Abs 1 Satz 2 EUV, Art 263, 267 und 344 AEUV. Vgl EuGH 30. 9. 2003, C-224/01 (Köbler); EuGH 24. 6. 1969, C-29/68 (Milch-, Fett- und Eierkontor/Hauptzollamt Saarbrücken) Rz 3.

„Hauptkontrollschalter des Fahrzeugs“ angeführt, der per definitionem eine Einrichtung bezeichnet, „mit deren Hilfe die fahrzeugeigene Elektronikanlage vom ausgeschalteten Zustand in den normalen Betriebszustand gebracht wird“ (Art 3 Z 12). Vergleichbar werden etwa ein „Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers“ (Art 3 Z 5), ein „hochentwickeltes Warnsystem bei nachlassender Konzentration des Fahrers“ (Z 6), ein „Notfall-Spurhalteassistent“ (Z 11), ein „System zur Überwachung der Fahrer Verfügbarkeit“ (Z 23) und andere essenzielle Systemkomponenten, die in der VO zwingend vorgeschrieben werden, normativ beschrieben.

3.1.2. *Allgemeine Pflichten, technische Anforderungen und besondere Vorschriften für Reifen*

Kapitel II thematisiert in Art 4 bis 11 die Pflichten der Hersteller. Dabei sollen einheitliche Verfahren und technische Spezifikationen mittels delegierter Rechtsakte (Art 4 Abs 3 und 6, Art 6 Abs 6 iVm Art 12) und Durchführungsrechtsakten (Art 4 Abs 7, Art 5 Abs 4, Art 7 Abs 6, Art 8 Abs 3, Art 9 Abs 7, Art 10 Abs 3, Art 11 Abs 2) festgelegt werden.

Zunächst umfasst Art 4 allgemeine Pflichten und technische Anforderungen. Der Hersteller muss etwa die Konstruktion und den (Zusammen-)Bau der Fahrzeuge so vornehmen, dass die Gefahr von Verletzungen für Fahrzeuginsassen und ungeschützte Verkehrsteilnehmer möglichst gering ist (Art 4 Abs 4). In Art 5 werden besondere Vorschriften für Reifendrucküberwachungssysteme und Reifen normiert. Dazu zählt bspw die Implementierung eines präzisen Reifendrucküberwachungssystems; es soll die FahrerInnen unter diversen Straßen- und Umgebungsverhältnissen vor einem Druckverlust in einem Reifen warnen (Art 5 Abs 1).

3.1.3. *Verpflichtender Einbau hochentwickelter Fahrassistenzsysteme für alle Fahrzeugklassen*

Besonders interessiert Art 6, der den Einbau hochentwickelter Fahrerassistenzsysteme für alle Kraftfahrzeugklassen verpflichtend vorschreibt. Dabei sollen die Hersteller die NutzerInnen klar und verbraucherfreundlich über Umfang und Grenzen des Systems informieren. Die Information soll insb auch über Funktionen bzw Aufgaben erfolgen, welche die Systeme *nicht* leisten bzw erfüllen können.²⁹

Zu den sieben verpflichtend einzubauenden Fahrassistenzsystemen zählen gem Art 6:

- (a) ein intelligenter Geschwindigkeitsassistent,
- (b) eine Vorrichtung zum Einbau einer alkoholempfindlichen Wegfahrsperr,
- (c) ein Warnsystem bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit des Fahrers,

²⁹ ErwGr 8 VO (EU) 2019/2144.

- (d) ein hochentwickeltes Warnsystem bei nachlassender Konzentration des Fahrers,
- (e) ein Notbremslicht,
- (f) ein Rückfahrassistent und
- (g) eine ereignisbezogene Datenaufzeichnung.

Warnsysteme bei Müdigkeit und nachlassender Aufmerksamkeit sowie bei nachlassender Konzentration der FahrerInnen sollen nur jene Daten sammeln, die nach den Verarbeitungszwecken tatsächlich notwendig sind. Solche Daten dürfen keinesfalls an Dritte weiterübermittelt werden und müssen unmittelbar nach der Verarbeitung gelöscht werden (Abs 3).

Die sog „ereignisbezogene Datenaufzeichnung“ wird in Abs 4 näher normiert. Sie umfasst die zwingende Verarbeitung von Unfalldaten kurz vor, während und nach einer Kollision – inwieweit diese Zeiträume der Datenspeicherung ausgestaltet sind, führt die VO nicht näher aus. Anlass könnte bspw die Auslösung eines Airbags sein.³⁰ Zu den Unfalldaten zählt Abs 4 lit a „Fahrzeuggeschwindigkeit, Abbremsen, Position und Neigung des Fahrzeugs auf der Straße, Zustand und Grad der Aktivierung aller Sicherheitssysteme an Bord, das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System, Aktivierung der Bremsen sowie sonstige relevante Eingabeparameter für die bordseitigen aktiven Sicherheits- und Unfallvermeidungssysteme“. Für Daten, die im Rahmen des eCall-Systems verarbeitet werden (Informationen zum Fahrzeugtyp, zum Treibstoff, zum Unfallzeitpunkt, zur Fahrzeugposition und zur Anzahl der Insassen)³¹, gelten darüber hinaus die Bestimmungen der gleichnamigen eCall-VO (EU) 2015/758.³² Die Verarbeitung muss in einem geschlossenen System erfolgen, wobei die gesammelten Daten anonymisiert werden müssen (Abs 4 lit c). Es darf nicht möglich sein, durch die verarbeiteten Daten das einzelne Fahrzeug bzw EigentümerInnen oder HalterInnen zu identifizieren (Abs 4 lit d). Über eine Standardschnittstelle dürfen die Daten nationalen Behörden zur Verfügung gestellt werden; dies allerdings ausschließlich für Zwecke der Forschung und der Analyse von Unfällen, einschließlich der Typengenehmigung von Systemen und Bauteilen (Abs 4 lit d). Mitgliedstaaten sollen die Daten so für die Durchführung von Analysen der Straßenverkehrssicherheit

³⁰ ErwGr 13 VO (EU) 2019/2144.

³¹ Art 3 lit 6 VO (EU) 2015/758 verweist für den Mindestdatensatz auf die Norm EN 15722:2011; *Europäisches Parlament*, Pressemitteilung „eCall“: Automatisches Notrufsystem in allen neuen Automodellen ab Frühling 2018 <europarl.europa.eu/news/de/press-room/20150424IPR45714/ecall-automatisches-notrufsystem-in-alle-neuen-automodellen-ab-fruhling-2018> (1. 7. 2020). Vgl *Konzett/Riccabona-Zecha*, Fahrerassistenzsysteme, Unfalldatenspeicher & eCall. Datenfluss im Straßenverkehr im Spannungsfeld zwischen Verkehrssicherheit und Schutz der Privatsphäre, ZVR 2015/4, 117; *Pachinger*, Das europaweite Notrufsystem „eCall“ – kommt Big Brother jetzt ins Auto?, *ecolex* 2015/7, 621.

³² Vgl ErwGr 14 VO (EU) 2019/2144.

und die Bewertung der Wirksamkeit speziell ergriffener Maßnahmen nutzen können.³³

3.1.4. *Besondere Anforderungen an bestimmte Fahrzeuge*

Für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Art 7 f), Busse und Lkw (Art 9), wasserstoffbetriebene Fahrzeuge (Art 10) wie auch für automatisierte und vollautomatisierte Fahrzeuge (Art 11) gelten darüber hinaus besondere Anforderungen. So müssen zB Pkw (Klasse M1) und leichte Nutzfahrzeuge (Klasse N1) mit hochentwickelten, zweiphasigen Notbremsassistentensystemen ausgestattet sein: In der ersten Phase muss das System Hindernisse und bewegte Fahrzeuge vor dem Kfz erkennen, in der zweiten Phase auch Fußgänger und Radfahrer (Art 7 Abs 2 lit a und b). Wann diese Phasen beginnen und enden sollen, wird in der General Safety VO selbst nicht konkretisiert, sondern bleibt den Durchführungsrechtsakten der EK vorbehalten.

Während die erhöhten Sicherheitsanforderungen für Pkw, leichte Nutzfahrzeuge, Busse und Lkw dadurch charakterisiert sind, dass sie von Menschen übersteuert werden können (vgl Art 7 Abs 4 lit d und Art 9 Abs 4 lit d), steht beim automatisierten Fahrzeug (das „*sich über bestimmte Zeiträume hinweg autonom ohne kontinuierliche Überwachung durch einen Fahrer fortbewegen kann, bei dem allerdings nach wie vor ein Eingreifen des Fahrers erwartet wird oder erforderlich ist*“; Art 3 Z 21) und beim vollautomatisierten Fahrzeug (das „*sich autonom ohne Überwachung durch einen Fahrer fortbewegen kann*“; Art 3 Z 22) die Interkonnektivität des Fahrzeugs selbst im Vordergrund (Art 11). Systeme zur Überwachung der Fahrer Verfügbarkeit sollen auch bei automatisierten Fahrzeugen implementiert werden (vgl Art 11 Abs 1 lit c und UAbs 2). Die Ausgestaltung jener Maßnahmen muss die EK mittels Durchführungsrechtsakten vornehmen (Art 11 Abs 2).

3.1.5. *Sicherstellung durch Zulassungsverfahren*

Hersteller müssen für Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständige technische Einheiten (Art 4 Abs 5) sowie für Reifen (Art 5 Abs 3) gewährleisten, dass diese den in Anhang II angeführten Anforderungen entsprechen. Falls jenen Anforderungen zu den jeweiligen Zeitpunkten³⁴ nicht entsprochen wird, sind die mitgliedstaatlichen Behörden gem Art 16 verpflichtet, (a) die (Unions- oder nationale) Typengenehmigung für neue Typen von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten zu verweigern, (b) Übereinstimmungsbescheinigungen neuer Fahrzeuge als nicht mehr gültig zu erachten sowie die Zulassung derartiger Fahrzeuge zu verbieten, und (c) das Inverkehrbringen oder

³³ Vgl ErwGr 13 VO (EU) 2019/2144.

³⁴ 6. 7. 2022, 7. 7. 2024, 7. 7. 2026, 7. 1. 2029 betreffend die Zulassung von Kfz sowie die Markteinführung und Inbetriebnahme von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten; 6. 7. 2022, 7. 7. 2024, 7. 1. 2026 betreffend die Verweigerung der EU-Typengenehmigung.

die Inbetriebnahme von Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten zu untersagen.

3.2. Leitlinien zur Verarbeitung personenbezogener Daten im Kontext vernetzte Fahrzeuge und mobilitätsbezogene Anwendungen

Der Europäische Datenschutzausschuss (iF EDSA) veröffentlichte am 28. Jänner 2020 Leitlinien³⁵ für die Verarbeitung personenbezogener Daten im Kontext vernetzte Fahrzeuge und Applikationen mit Mobilitätsbezug.³⁶ Nach einer Einleitung (Kapitel 1) werden allgemeine Empfehlungen ausgesprochen (Kapitel 2), denen Fallstudien in ausgewählten Bereichen folgen (Kapitel 3).

3.2.1. Anwendbares Recht, Umfang und Risiken

Zum anwendbaren Recht zählt der EDSA neben der DSGVO³⁷ auch die ePrivacy-RL^{38,39}. Speziell bezieht sich der EDSA auf Art 5 Abs 3 ePrivacy-RL, der nicht (wie der Großteil der ePrivacy-RL) nur elektronische Kommunikationsdienste oder Anbieter öffentlicher Kommunikationsnetze, sondern allgemein jeden adressiert, der elektronische Kommunikationsnetze für das Speichern von Informationen oder den Zugriff auf Informationen benutzt, welche im Endgerät eines Teilnehmers oder Nutzers gespeichert sind.⁴⁰ Unter den Begriff der Endgeräte fasst der EDSA nun auch vernetzte Fahrzeuge und sämtliche damit verbundenen Geräte.⁴¹

Die Leitlinien betreffen im Speziellen Daten im Rahmen des nicht berufsmäßigen Gebrauchs vernetzter Fahrzeuge. Diese umfassen insb personenbezogene Daten, die (i) im Fahrzeug verarbeitet werden, (ii) zwischen dem Fahrzeug und damit verbundenen Geräten (zB Smartphone) ausgetauscht werden und (iii) im Fahrzeug gesammelt und an Dritte übermittelt werden (zB Fahrzeughersteller, Versicherungen, Werkstatt, Infrastruktur-Manager).⁴² Dabei

35 *Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020 on processing personal data in the context of connected vehicles and mobility related applications, Version 1.0 vom 28. 1. 2020* <edpb.europa.eu/sites/edpb/files/consultation/edpb_guidelines_202001_connectedvehicles.pdf> (1. 7. 2020).

36 Die Leitlinien wurden nur in englischer Sprache veröffentlicht. Die hier verwendeten Begriffe und Inhalte entstammen also keiner offiziellen deutschen Übersetzung.

37 Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (Text von Bedeutung für den EWR), ABl L 2016/119, 1 idF L 2018/127, 2.

38 Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation), ABl L 2002/201, 37 idF L 2009/337, 11.

39 *Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 9 f.*

40 *Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 11.*

41 *Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 12 f.*

42 *Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 19.*

geht der EDSA davon aus, dass ein Großteil dieser verarbeiteten Daten einen Bezug zu einer Person herstellt, die identifiziert oder identifizierbar ist – es sich also um personenbezogene Daten handelt.⁴³

Darüber hinaus hebt der EDSA Risiken hervor, die vor allem im Zusammenhang mit vernetzten Fahrzeugen aufkommen: (1) Mangelnde Kontrolle und Informationsasymmetrie, (2) die Qualität der Einwilligung der NutzerInnen, (3) die Weiterverarbeitung personenbezogener Daten, (4) übermäßige Datensammlung sowie (5) die Sicherheit personenbezogener Daten.⁴⁴

3.2.2. Allgemeine Empfehlungen

Im 2. Abschnitt zu allgemeinen Empfehlungen unterstreicht der EDSA Datenkategorien, die aufgrund deren Sensibilität und/oder potenziellen Auswirkungen besonders zu berücksichtigen sind.⁴⁵ Neben Geolokalisierungsdaten sind das biometrische Daten wie auch Daten, die Straftaten oder andere Vergehen offenlegen („*offence-related data*“).⁴⁶

Im Kontext von Datenschutz by design und by default⁴⁷ betont der EDSA die Notwendigkeit der (soweit möglich) lokalen Verarbeitung personenbezogener Daten.⁴⁸ Auch Anonymisierung und Pseudonymisierung sowie die Durchführung einer Datenschutzfolgenabschätzung als best practice werden in diesem Zusammenhang erwähnt.⁴⁹

Informationen an NutzerInnen sollen nach Levels erfolgen: First-level-Information soll lediglich Informationen von höchster Wichtigkeit für den Betroffenen enthalten (zB die Identität des Verantwortlichen, den Verarbeitungszweck, die Betroffenenrechte), wogegen die Inhalte von Second-level-Information für den/die NutzerIn voraussichtlich erst später von Interesse sein werden.⁵⁰ Daneben sollen die Informationen kurz gefasst und leicht verständlich sein.⁵¹ Besonders durch standardisierte Icons soll dies unterstützt werden.⁵²

3.2.3. Case Studies

Die Fallstudien des 3. Abschnitts beziehen sich auf die Zurverfügungstellung eines Dienstes durch Dritte,⁵³ eCall,⁵⁴ Studien zur Unfallforschung,⁵⁵ die Bekämpfung von Fahrzeugdiebstahl⁵⁶ sowie persönliche Informationen,⁵⁷ die

43 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 3, 28.

44 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 42–57.

45 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 59–65.

46 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 64.

47 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 68.

48 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 70–75.

49 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 76–79.

50 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 84.

51 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 81, 85.

52 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 86.

53 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 102 ff.

54 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 128 ff.

55 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 144 ff.

56 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 157 ff.

57 Europäischer Datenschutzausschuss, Guidelines 1/2020, Rz 170 ff.

im Armaturenbrett („dashboard“) eines Mietwagens gespeichert werden.

3.3. Eine europäische Datenstrategie: Gemeinsamer europäischer Mobilitätsdatenraum

In der jüngsten Mitteilung von Februar 2020 „Eine europäische Datenstrategie“⁵⁸ legt die EK eine Strategie für politische Maßnahmen und Investitionen fest. Sie soll als Grundlage für den Aufbau der europäischen Datenwirtschaft hinsichtlich der nächsten fünf Jahre dienen. Notwendig sei insb ein besserer Zugang zu den Daten sowie eine verantwortungsvolle Datennutzung; erreicht werden soll dies durch harmonisierte unionsrechtliche Bestimmungen sowie wirksame Mechanismen zur Durchsetzung.⁵⁹

Einer der vier Strategiepunkte⁶⁰ der EK ist die Schaffung gemeinsamer europäischer Datenräume in strategischen Sektoren und Bereichen von öffentlichem Interesse.⁶¹ Zu den Datenräumen zählen ein gemeinsamer europäischer (1) Industriedatenraum, (2) Datenraum für den europäischen Grünen Deal, (3) Mobilitätsdatenraum, (4) Gesundheitsdatenraum, (5) Finanzdatenraum, (6) Energiedatenraum, (7) Agrardatenraum, (8) Kompetenzdatenraum sowie (9) gemeinsame europäische Datenräume für die öffentliche Verwaltung. Aufgrund des Zusammenhangs wird idF der europäische Mobilitätsdatenraum näher beleuchtet.⁶²

Die Maßnahmen der EK für einen gemeinsamen europäischen Mobilitätsdatenraum betreffen sowohl die Automobilindustrie als auch das gesamte Verkehrssystem. Diese umfassen etwa die Überprüfung des Unionsrahmens zur Typgenehmigung von Kfz, der derzeit vor allem auf die Übertragung von Daten für Reparatur- und Wartungszwecke gerichtet ist.⁶³ Jene Daten sollen mehr Diensten zugänglich gemacht werden können. Dabei wird die uneingeschränkte Einhaltung der Datenschutzvorschriften ausdrücklich betont. Als angestrebten Zeitraum dafür nennt die EK das 1. Quartal

⁵⁸ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen. Eine europäische Datenstrategie, COM (2020) 66 final.

⁵⁹ COM (2020) 66 final, 5 f.

⁶⁰ Die anderen Punkte umfassen (A.) „Ein sektorübergreifender Governance-Rahmen für Datenzugang und Datennutzung“, (B.) „Voraussetzungen: Investitionen in Daten und in die Stärkung der europäischen Kapazitäten und Infrastrukturen für das Hosting, die Verarbeitung und die Nutzung von Daten sowie der Interoperabilität“ und (C.) „Kompetenzen: Stärkung der Handlungskompetenz des Einzelnen, Investitionen in Kompetenzen und in KMU“.

⁶¹ Ausgeführt werden diese in der Anlage zu COM (2020) 66 final, 30 ff.

⁶² COM (2020) 66 final, 32 ff.

⁶³ Vgl Verordnung (EG) 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge (Text von Bedeutung für den EWR), ABl L 2007/171, 1 idF L 2012/142, 16.

2021.⁶⁴ Die Überprüfung der IVS-RL 2010/40/EU⁶⁵ im Jahr 2021 ist eine weitere Maßnahme.⁶⁶ Eine Strategie für einen intelligenten und nachhaltigen Verkehr kündigt die EK für das 4. Quartal 2020 an.⁶⁷

3.4. Zwischenfazit

Daten sind Grundvoraussetzung (voll)automatisierter Mobilität. „Vision Zero“ kann also nur erfüllt werden, wenn eine ausreichende Datenbasis zur Verfügung steht, um darauf die nötige Infrastruktur automatisierten Fahrens aufzubauen.

Zentral sind dabei sowohl personenbezogene Daten, deren Verwendung in der DS-GVO abschließend geregelt ist, wie auch der Datenmarkt als über das automatisierte Fahren ieS hinausgehende ökonomische Option (Stichwort: das Auto als Warenhaus).

Ganz unbestritten sind Daten, die während der Nutzung eines Fahrzeugs von LenkerInnen oder PassagierInnen erfasst werden, personenbezogen. Ebenso unbestritten ist aber, dass für die Funktionalität automatisierten Fahrens lediglich Verhaltensdaten benötigt werden. Jeder Personenbezug kann – und sollte aufgrund der engen Zweckbindung des Datenschutzrechts – gebrochen werden. Nur dort, wo über die Funktionalität automatisierten Fahrens hinaus weitere Dienste genutzt werden, könnte der Personenbezug weiter bestehen. Dies müssten entsprechende Rechtfertigungsgründe seitens der Dienst- und Produktanbieter legitimieren, etwa die Einholung einer datenschutzkonformen Einwilligung. Eine zwingende Koppelung mit der Basisfunktionalität automatisierten Fahrens verbietet hier Art 6 Abs 4 DS-GVO.

4. Bericht über die Auswirkungen künstlicher Intelligenz, des Internets der Dinge und der Robotik in Hinblick auf Sicherheit und Haftung

In der Mitteilung „Europa in Bewegung“⁶⁸ von Mai 2018 verweist die EK für haftungsrechtliche Fragen auf die Kraftfahrzeughaftpflicht-RL 2009/103/EG⁶⁹ sowie die Produkthaftungs-RL 85/374/EWG.⁷⁰ Keinen

⁶⁴ COM (2020) 66 final, 32.

⁶⁵ Richtlinie 2010/40/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 7. Juli 2010 zum Rahmen für die Einführung intelligenter Verkehrssysteme im Straßenverkehr und für deren Schnittstellen zu anderen Verkehrsträgern Text von Bedeutung für den EWR, ABIL 2010/207, 1 idF L 2017/340, 1

⁶⁶ COM (2020) 66 final, 33.

⁶⁷ COM (2020) 66 final, 32.

⁶⁸ COM (2018) 283 final.

⁶⁹ Richtlinie 2009/103/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. September 2009 über die Kraftfahrzeug-Haftpflichtversicherung und die Kontrolle der entsprechenden Versicherungspflicht (Text von Bedeutung für den EWR), ABIL 2009/263, 11.

⁷⁰ Richtlinie 85/374/EWG des Rates vom 25. Juli 1985 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die

Änderungsbedarf bzgl „autonomer“ Fahrzeuge sieht die EK für RL 2009/103/EG – eine Haftpflichtversicherung müsse auch für solche Fahrzeuge jedenfalls abgeschlossen werden.⁷¹

Der neueste Bericht der EK⁷² von Februar 2020 hinterfragt jedoch den haftungsrechtlichen Rahmen in Bezug auf Aspekte neuer Technologien. Diese könnten nämlich potenziell zu Rechtsunsicherheit und einer Fragmentierung nationaler Haftungsregelungen führen.⁷³ Grundlage für jene Beurteilung haftungsrechtlicher Aspekte sind ua der Bericht der EK über die Anwendung der Produkthaftungs-RL⁷⁴ sowie Beiträge⁷⁵ der Expertengruppe, bestehend aus der Untergruppe „Produkthaftung“ und der Untergruppe „Neue Technologien“.⁷⁶

4.1. Komplexität von Produkten, Dienstleistungen und der Wertschöpfungskette

Software sei aufgrund der zunehmenden Verschmelzung von Produkten und Dienstleistungen zunehmend schwer einzuordnen. So könne es der EK zufolge notwendig sein, den Anwendungsbereich der Produkthaftungs-RL zu konkretisieren; dies soll eine Entschädigung der durch Software verursachten Schäden ermöglichen.⁷⁷

Hinsichtlich komplexer IoT-Umgebungen hebt die EK die Schwierigkeit von Mischverkehr hervor, also die Interaktion automatisierter Fahrzeuge mit nicht automatisierten Fahrzeugen. Abhilfe könne hier eine Anpassung der Beweislast in den mitgliedstaatlichen Haftungsbestimmungen schaffen, bspw durch die Anknüpfung der Beweislast an die Erfüllung rechtlicher Bestimmungen iZm Cybersicherheit.⁷⁸

4.2. Konnektivität und Offenheit

Vor dem Hintergrund der Produkthaftungs-RL 85/374/EWG ist fraglich, inwiefern der Hersteller die Verwendung des Produkts vernünftigerweise vorhersehen kann. Die EK zeigt

Haftung für fehlerhafte Produkte, ABI L 1985/210, 29 idF L 1999/141, 20.

71 COM (2018) 283 final, 13.

72 Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat und den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss, Bericht über die Auswirkungen künstlicher Intelligenz, des Internets der Dinge und der Robotik in Hinblick auf Sicherheit und Haftung, COM (2020) 64 final.

73 COM (2020) 64 final, 14 ff.

74 Bericht der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat und den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss über die Anwendung der Richtlinie des Rates zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Haftung für fehlerhafte Produkte (85/374/EWG), COM (2018) 246 final.

75 *Untergruppe neue Technologien*, Report. Liability for Artificial Intelligence and other emerging digital technologies, vom 27. 11. 2019 <ec.europa.eu/newsroom/dae/document.cfm?doc_id=63199> (1. 7. 2020).

76 COM (2020) 64 final, 2.

77 COM (2020) 64 final, 17.

78 COM (2020) 64 final, 18.

hier Schwierigkeiten wie zB das Entwicklungsrisiko auf, wenn also der Fehler für den Hersteller nach damaligem Wissensstand nicht vorherzusehen war. Daneben könnte etwa eine vom Geschädigten vorzunehmende sicherheitsrelevante Aktualisierung unterbleiben, was Raum für ein mögliches Mitverschulden des Geschädigten eröffnen würde.⁷⁹

4.3. Autonomie und Opazität

In Bezug auf Schadenersatz könne der sog „*Blackboxeffekt*“ autonomer KI-Anwendungen ein Hindernis darstellen. Einerseits müssten derartige Anwendungen analysiert und verstanden werden, was hohe Kosten impliziert. Andererseits stellt sich die Frage des Zugangs zu Algorithmus wie auch Daten und damit die nötige Mitwirkung potenziell haftbarer Parteien.⁸⁰

Auch bei KI-Anwendungen muss der Hersteller nach dem Grundsatz der vernünftigerweise zu erwartenden Verwendung bestimmte Sicherheitsparameter erfüllen; denn legitime Sicherheitserwartungen können auch in diesem Fall bestehen. Inwiefern die Haftung aufgrund eines selbstlernenden Algorithmus verlängert werden würde und der Hersteller Änderungen hätte vorhersehen müssen, ist noch offen.⁸¹

Ein spezifisches Risikoprofil könnte für bestimmte autonome KI-Geräte und -Dienstleistungen gelten, insb für jene, die in öffentlichen Räumen eingesetzt werden (zB vollständig autonome Fahrzeuge oder Verkehrsmanagementdienste). Ob zur Sicherstellung einer Entschädigung eine verschuldensunabhängige Haftung notwendig sein wird und ob eine solche Haftung mit dem verpflichtenden Abschluss einer Versicherung einhergehen soll, ist noch nicht geklärt. Eine Anpassung von Kausalität und Verschulden betreffend die Beweislast sei laut EK angedacht.⁸²

4.4. Elektronische Person?

Es stellt sich die Frage, ob die EK im Kontext der haftungsrechtlichen Aspekte auch die sog „*elektronische Person*“ erwähnt. Zur Erinnerung: Das EP forderte die EK in seiner EntschlieÙung⁸³ Anfang 2017 auf, ein legislatives Rechtsinstrument über rechtliche Fragen zur Entwicklung und Verwendung von Robotik und KI vorzuschlagen.⁸⁴ Laut Forderung des EP soll diesem legislativen Rechtsinstrument eine Folgenabschätzung der EK vorangehen. Dabei sollen die Folgen sämtlicher Lösungsvorschläge des EP untersucht,

⁷⁹ COM (2020) 64 final, 18.

⁸⁰ COM (2020) 64 final, 18.

⁸¹ COM (2020) 64 final, 19.

⁸² COM (2020) 64 final, 19.

⁸³ EntschlieÙung des Europäischen Parlaments vom 16. Februar 2017 mit Empfehlungen an die Kommission zu zivilrechtlichen Regelungen im Bereich Robotik, P8_TA(2017)0051.

⁸⁴ EntschlieÙung P8_TA(2017)0051, Rz 51.

analysiert und bewertet werden.⁸⁵ Zu jenen potenziellen Lösungen zählt auch, dass für die „ausgeklügeltsten autonomen Roboter“ der Status einer elektronischen Person festgelegt werden könnte.⁸⁶ Diese elektronische Person könnte für sämtliche von ihr verursachten Schäden verantwortlich sein.

Jenen Vorschlag zu einer elektronischen Person erwähnt die EK im gegenständlichen Bericht nicht. Sehr wohl greift die „Untergruppe neue Technologien“ in ihrem Bericht den Vorschlag des EP zu einer elektronischen Person auf; dieses Dokument der Untergruppe ist ua Grundlage des Berichts der EK.⁸⁷ Aktuell sehen die ExpertInnen dieser Untergruppe keine Notwendigkeit neuen Technologien eine derartige Rechtspersönlichkeit zu verleihen.⁸⁸ Verursachen autonome Technologien Schäden, würden diese generell auf natürliche oder juristische Personen rückführbar sein. Ist dies nicht der Fall, würden neue Rechtsgrundlagen eine Lösung schaffen, die an Individuen (und nicht etwa Technologien) adressiert sein würden. Auch mögliche ethische Bedenken heben die ExpertInnen hervor, wenn auch ohne weitere Ausführungen. Darüber hinaus müsste eine elektronische Person laut dem Bericht selbstständig Vermögenswerte („assets“) erwerben können, was wiederum rechtliche Fragen bspw zu ihrer Rechtsfähigkeit mit sich bringen würde.

Als Beispiel wählt die Expertengruppe die Haftung eines vollautonomen („fully autonomous“) Fahrzeugs: Im einen Fall würde das Opfer eine Entschädigung erhalten, wenn eine Versicherung für das vollautonome Fahrzeug bestehen würde: Wer würde die Prämien zahlen? Im anderen Fall könnte der Schadenersatz durch die Assets des Fahrzeugs beglichen werden: Wer würde diese zur Verfügung stellen? Hier könnten den ExpertInnen zufolge einerseits die Assets des Fahrzeugs nicht ausreichen – das Opfer würde dann wohl jene Person in Anspruch nehmen, die vom Betrieb des Fahrzeugs profitiert. Andererseits könnten die Assets des Fahrzeugs ausreichend sein und der Schaden wäre so im selben Ausmaß wie unter gegenwärtigen Umständen gedeckt – der Status einer elektronischen Person würde die eigentliche Situation aber nicht ändern.⁸⁹

4.5. Zwischenergebnis

Die Aufforderung des EP an die EK, die Sinnhaftigkeit der Einführung einer „ePerson“ iZm automatisiertem Fahren zu prüfen, hat ergeben, dass trotz Entwicklung der IT in Richtung KI und automatisierter Systeme derzeit eine neue Rechtsfigur – nämlich jene der elektronischen Person, die dem IT-System selbst Rechtspersönlichkeit zuerkennen würde – nicht für

⁸⁵ Entschließung P8_TA(2017)0051, Rz 59.

⁸⁶ Entschließung P8_TA(2017)0051, Rz 59 lit f.

⁸⁷ *Untergruppe neue Technologien*, Report. Liability for Artificial Intelligence and other emerging digital technologies, vom 27. 11. 2019 <ec.europa.eu/newsroom/dae/document.cfm?doc_id=63199> (1. 7. 2020).

⁸⁸ *Untergruppe neue Technologien*, Report, 38.

⁸⁹ *Untergruppe neue Technologien*, Report, 38 f.

nötig erachtet wird. Vielmehr soll durch eine Adaption insb der Produkthaftungs-RL der Zweck einer angemessenen Haftungsverteilung erreicht werden.

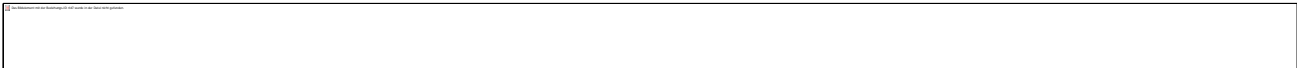
Sollten KI-Systeme irgendwann tatsächlich eine Entscheidungselbständigkeit erreichen, womit die Risiko- und Haftungszuweisung zu einem der Beteiligten nicht mehr angemessen erscheinen würde, müssten jene Überlegungen wohl wieder aufgenommen werden. Jedenfalls aber dürfte eine solche Haftung der ePerson die Verantwortlichkeit anderer Beteiligter nicht ersetzen, sondern müsste kumulativ bestehende Haftungsregime ergänzen.⁹⁰

5. Schlussfolgerungen

Werden FahrerInnen in absehbarer Zeit zu bloßen PassagierInnen? Wie regelt das Recht diesen utopisch anmutenden Ausblick?

Fakt ist, dass eine bemerkenswerte Zahl an Regelungen zum (voll)automatisierten Fahren bereits in Kraft ist bzw in naher Zukunft in Geltung stehen wird. Über manche zentralen Fragen besteht dabei noch Unklarheit, wie zB über die Ausgestaltung der Fahrassistenzsysteme oder der haftungsrechtlichen Aspekte. Diese gilt es insb mittels Durchführungsrechtsakten und delegierten Rechtsakten noch einer Konkretisierung zuzuführen.

Nach diesem Überblick bleibt aber jedenfalls festzuhalten, dass die Entwicklung in Richtung (voll)automatisierte Mobilitätssysteme wohl irreversibel festgelegt ist. Mobilität bewegt sich deutlich von der Ausrichtung auf FahrerInnen eines Assets hin zu einer, wahrscheinlich über Plattformen erbrachten, intensiv digitalisierten und konnektierten Dienstleistung. Dieser Paradigmenwechsel muss vom Recht verantwortungsvoll begleitet werden.



Automatisiertes Fahren

Mobilität

Datenschutz

Haftung

⁹⁰ Dazu zuletzt Staudegger, Rechtsfragen beim Erwerb von IT-Systemen in Jahnel/Mader/Staudegger (Hrsg), IT-Recht⁴ (2020) 191 (267 ff).