

# RECHTSSICHER FAHREN MIT AUTOMATISIERTEN FAHRZEUGEN

**Stellungnahme des Verbraucherzentrale Bundesverbandes e.V.**

zum Entwurf eines X. Gesetzes zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes

4. Januar 2017

## Impressum

*Verbraucherzentrale*

*Bundesverband e.V.*

*Team*

*Mobilität und Reisen*

*Markgrafenstraße 66*

*10969 Berlin*

*mobilitaet@vzbv.de*

# INHALT

<b>I. ZUSAMMENFASSUNG</b>	<b>3</b>
<b>II. BEWERTUNG IM EINZELNEN</b>	<b>5</b>
1. Anforderungen an Kraftfahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen.....	5
1.1 Keine Definitionen für hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen.....	5
1.2 Keine Definition für „Rechtzeitigkeit“ der Übergabeaufforderung.....	6
1.3 Keine Definition für „bestimmungsgemäße Verwendung“ .....	6
1.4 Gesetzliche Verpflichtung der Hersteller.....	7
2. Sorgfaltspflichten für Fahrzeugführer.....	7
2.1 Unbestimmte, auslegungsbedürftige Begriffe.....	7
2.2 Widerspruch zwischen Referentenentwurf und Ziel von hoch-/vollautomatisierten Fahrfunktionen .....	8
3. Haftungsregelungen .....	9
3.1 Innerer Widerspruch im Gesetzentwurf.....	10
3.2 Widerspruch zum Luftverkehrsgesetz.....	10
3.3 Widerspruch zum Produkthaftungsgesetz.....	11
3.4 Gefährdungshaftung des Herstellers im StVG verankern.....	12
4. Datenschutzregelungen.....	14
4.1 Unklare Bezugnahmen auf „internationale Vorschriften“ .....	14
4.2 Übermittlung der Daten an Behörden und Dritten .....	14
4.3 Umgang mit aufgezeichneten personenbezogenen Daten.....	15
4.4 Speicherfrist.....	15
4.5 Vorschläge für weitere Gesetzesänderungen .....	16
5. Weiterer rechtlicher Änderungsbedarf .....	16
5.1 Änderungsbedarf des StVG .....	16
5.2 Änderungsbedarf der StZVO .....	17
5.3 Datensouveränität auch bei nicht personenbezogenen Daten .....	18
5.4 umfassende IT-Sicherheit durch Automobilhersteller.....	18
5.5 Offenlegung von Algorithmen .....	19
5.6 Transparenz für Fahrzeugnutzer.....	19
6. Fazit .....	19

# I. ZUSAMMENFASSUNG

Automatisiertes Fahren verspricht für Verbraucher mehr Komfort beim Autofahren und Zeitgewinn für andere Tätigkeiten. Befragungen belegen, dass sich die Verbraucher mehr Unterstützung besonders in Situationen, die für sie Stress bedeuten, wünschen.<sup>1</sup> Zudem ist eine höhere Verkehrssicherheit ein wichtiger Vorteil automatisierter Fahrzeuge aus Verbrauchersicht,<sup>2</sup> Gleichzeitig überwiegen aber bei mehr als Zweidrittel der Verbraucherinnen und Verbraucher<sup>3</sup> die Bedenken gegenüber dem fahrerlosen Auto, wie eine repräsentative Umfrage im Auftrag des Verbraucherzentrale Bundesverbands e.V. (vzbv) im April 2016 gezeigt hat.<sup>4</sup> Haftungsfragen machen 63 Prozent der befragten Verbraucher Sorgen, ebenso viele sorgen sich um Datenschutz.<sup>5</sup>

Vor diesem Hintergrund begrüßt der vzbv grundsätzlich, dass nunmehr gesetzliche Rahmenbedingungen geschaffen werden und Rechtssicherheit für die Autofahrer hergestellt werden soll. Der vzbv bedankt sich beim Bundesministerium für Verkehr und Digitale Infrastruktur für die Gelegenheit, zum Gesetzentwurf zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes Stellung nehmen zu können.

Der vzbv begrüßt,

- dass der Gesetzgeber Rechtssicherheit für die Autofahrer bei dem Einsatz automatisierter und vernetzter Fahrzeuge schaffen will;
- dass durch die permanente Aufzeichnung, ob eine automatisierte Fahrfunktion oder der Fahrzeugführer das Kraftfahrzeug gesteuert haben, den Verbrauchern ein Nachweis an die Hand gegeben wird, dass sie gegebenenfalls nicht für einen Unfall verantwortlich sind.

Der vzbv kritisiert, dass der Referentenentwurf

- die berechtigten Interessen der Verbraucher weitgehend unberücksichtigt lässt. Statt für alle Seiten Rechtssicherheit beim Betrieb von automatisierten Systemen herzustellen, dient der Entwurf nach Einschätzung des vzbv in erster Linie dazu, die Hersteller von automatisierten Fahrsystemen weitestgehend aus der Verantwortung zu nehmen und diese den Verbrauchern als Autofahrern und Autohaltern zu übertragen. Der Referentenentwurf in dieser Form wird dazu führen, dass automatisierte Fahrfunktionen in Deutschland nicht genutzt werden;
- durch sprachliche Ungenauigkeit und versäumte Definitionen zu erheblicher Rechtsunsicherheit für den Verbraucher führen wird;

---

<sup>1</sup> Continental: Mobilitätsstudie 2013

<sup>2</sup> ADAC: Autonomes Fahren: Umfrage unter ADAC-Mitgliedern 2016

<sup>3</sup> Die gewählte männliche Form bezieht sich immer zugleich auf weibliche und männliche Personen. Wir bitten um Verständnis für den weitgehenden Verzicht auf Doppelbezeichnungen zugunsten einer besseren Lesbarkeit des Textes.

<sup>4</sup> TNS Emnid im Auftrag des vzbv: Bevölkerungsbefragung zum Thema Fahrerlose Autos, April 2016

<sup>5</sup> Repräsentative Umfrage von TNS Emnid im Auftrag des vzbv, August 2015

- ❖ in keinem Satz erwähnt, dass der Fahrer die Hände vom Lenkrad nehmen und sich fahrfremden Tätigkeiten zuwenden darf, beziehungsweise klärt, was er im automatisierten Fahrmodus tun darf;
- ❖ den Fahrer mit viel zu weitgehenden Überwachungspflichten überfordert, sodass der Sinn und Zweck von hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen konterkariert wird; Nach den vom Referentenentwurf auferlegten Pflichten kann der Fahrzeugführer nur hinreichend sorgfältig handeln, wenn er selbst fährt;
- ❖ im Falle des hoch- und vollautomatisierten Fahrens eine verschuldensunabhängige Schadensersatzpflicht durch den Halter festschreibt;
- ❖ den berechtigten Datenschutzinteressen der Fahrzeughalter und Fahrer nicht genügt;
- ❖ die Befugnis der Weitergabe der im Fahrzeug gespeicherten Daten an Behörden zu weitgehend fasst und den Grundsatz, dass sich niemand selbst belasten muss, nicht beachtet;
- ❖ keine technischen Anforderungen und regulatorischen Vorschriften an die Hersteller automatisierter Fahrfunktionen formuliert, um Datenschutz und Datensicherheit sowie Transparenz gegenüber den Verbrauchern zu gewährleisten;
- ❖ keinen vernünftigen Ausgleich zwischen den Chancen und Risiken des automatisierten Fahrens herstellt.

Der vzbv empfiehlt:

- ❖ Die Schlüsselbegriffe des Referentenentwurfs (hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktion, Rechtzeitigkeit, bestimmungsgemäße Verwendung usw.) bedürfen einer klaren Definition;
- ❖ Ein Gesetz, das Rechtssicherheit schaffen soll, muss dem Fahrzeugführer erklären, was er während eingeschalteter automatisierter Fahrfunktionen tun darf und lassen muss;
- ❖ Während der hochautomatisierten Stufe sollte dem Fahrer keine dauerhafte und während der vollautomatisierten Stufe keinerlei Überwachungspflicht auferlegt werden;
- ❖ Im Falle von Unfällen, die durch hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen verursacht werden, soll der Hersteller im Sinne der Gefährdungshaftung haften;
- ❖ Es soll ein Trust Center eingerichtet werden, das die Fahrzeug- und Verkehrsdaten verwaltet und eine Vermittlerrolle zwischen Dateninhabern und berechtigten Dritten übernimmt;
- ❖ Zur Gewährleistung eines effektiven Daten- und Verbraucherschutzes muss die Einhaltung der festgelegten Mindeststandards von Datenschutz und Datensicherheit bereits Voraussetzung für die Verkehrstauglichkeit und damit die Zulassung von Fahrzeugen sein. Die dazu notwendigen Verordnungsermächtigungen sind zwingend gleichzeitig mit den Änderungen des Straßenverkehrsgesetzes zum Einsatz hoch- und vollautomatisierter Fahrzeuge zu erlassen.

## II. BEWERTUNG IM EINZELNEN

### 1. ANFORDERUNGEN AN KRAFTFAHRZEUGE MIT AUTOMATISIERTEN FAHR-FUNKTIONEN

Die in § 1a des Referentenentwurfs enthaltenen Anforderungen an Kraftfahrzeuge mit automatisierten Fahrfunktionen sind unzureichend.

Hoch- und vollautomatisiertes Fahren, bei dem der Mensch zeitweise und in bestimmten Situationen die Fahraufgabe an das System übergeben kann, stellt eine große sicherheitskritische Herausforderung dar.

Aus Verbrauchersicht muss die Mensch-Maschine-Interaktion derart ausgestaltet sein, dass eine Überforderung des Fahrers ausgeschlossen ist. Auf keinen Fall darf der Fahrer als Rückfalloption für das automatisierte System in Situationen vorgesehen sein, in denen das System aufgrund von Komplexität versagt.

#### 1.1 Keine Definitionen für hoch- und vollautomatisierte Fahrfunktionen

So wird im Gesetzestext schon gar nicht definiert, wann eine hoch- und wann eine vollautomatisierte Fahrfunktion vorliegen soll. Ein Gesetz, das Rechtssicherheit schaffen will, muss eindeutige Definitionen liefern. Hierzu reicht es nicht, lediglich in der Gesetzesbegründung auf Entwicklungsstufen hinzuweisen, die irgendwann einmal beschlossen wurden.<sup>6</sup> Das Gesetz selbst muss die Unterschiede deutlich aufzeigen, wann ein Fahrzeugsystem hoch- oder vollautomatisiert ist.

Dieser Stellungnahme liegt die Anlage 5 (Benennung und Klassifizierung der kontinuierlichen Fahrzeugautomatisierung) aus dem „Bericht zum Forschungsbedarf - Runder Tisch Automatisiertes Fahren - AG Forschung“ als Anlage bei, aus der die vom Referentenentwurf in Bezug genommenen Automatisierungsstufen hervorgehen. Danach heißt es bei der Stufe „Hochautomatisiert“: *„Das System übernimmt Quer- und Längsführung für einen gewissen Zeitraum in spezifischen Situation. Der Fahrer muss das System dabei nicht dauerhaft überwachen [...] Systemgrenzen werden alle vom System erkannt.“* Die Stufe „Vollautomatisiert“ wird wie folgt definiert: *„Das System übernimmt Quer- und Längsführung vollständig in einem definierten Anwendungsfall. Der Fahrer muss das System dabei nicht überwachen [...] Systemgrenzen werden alle vom System erkannt, das System ist in allen Situationen in der Lage, in den risikominimalen Systemzustand zurückzuführen“*

Trotz dieser deutlichen Unterschiede hält der Referentenentwurf Abgrenzungen in der Gesetzesbegründung leider ausdrücklich für „*nicht notwendig und auch nicht zweckmäßig*“.<sup>7</sup> Diese undifferenzierte Sichtweise protektiert die Automobilindustrie unangemessen zu Lasten der Verbraucher. Der Autofahrer wird zum Betreuer des Autopiloten und verantwortlich gemacht für Fehler und Versagen des Systems.

---

<sup>6</sup> vgl. S. 9 des Referentenentwurfs

<sup>7</sup> vgl. S. 16 des Referentenentwurfs

Die sprachliche Ungenauigkeit und die versäumte Definition von voll- und hochautomatisierten Systemen des Referentenentwurfs werden zu erheblicher Rechtsunsicherheit für den Verbraucher führen.

## 1.2 Keine Definition für „Rechtzeitigkeit“ der Übergabeaufforderung

§ 1a Absatz 1 Nr. 4 nennt als Voraussetzung für die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit automatisierten Fahrfunktionen, dass das System dem Fahrzeugführer „rechtzeitig“ anzeigt, wenn er die Führung des Fahrzeugs übernehmen muss.

Eine Definition, ab wann eine Übernahmeaufforderung rechtzeitig erfolgt, mag im Einzelfall schwierig zu beurteilen sein. Gleichwohl sollte wenigstens der Begründung eines Gesetzes, dessen eigener Anspruch die Schaffung von Rechtsklarheit ist, zu entzogen sein, in welchem Zeitrahmen der Gesetzgeber noch von Rechtzeitigkeit ausgeht.

## 1.3 Keine Definition für „bestimmungsgemäße Verwendung“

Die Formulierung in § 1a Abs. 2 des Referentenentwurfs ist unverständlich: „*Der Betrieb eines Kraftfahrzeuges mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ist zulässig, wenn die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird.*“ Als Annex zu § 1 StVG, der die Zulassung von Kraftfahrzeugen regelt, könnte an dieser Stelle der Eindruck entstehen, dass ein Fahrzeug seine Zulassung verliert, wenn eine automatisierte Fahrfunktion nicht bestimmungsgemäß verwendet wurde (also beispielsweise die Verwendung eines ausschließlich für Autobahnen konzipierten Systems auch auf der Landstraße). Diese Umstände können die Zulassungsbehörden schlicht nicht berücksichtigen.

Zwar konkretisiert die Gesetzesbegründung diese missverständliche Formulierung dahingehend, dass nicht der Betrieb des Fahrzeugs an sich, sondern nur der Betrieb mittels dieser einen automatisierten Fahrfunktion außerhalb der „bestimmungsgemäßen Verwendung“ unzulässig ist. Allerdings wird nicht definiert, wann der Betrieb einer automatisierten Fahrfunktion bestimmungsgemäß ist.

Der Gesetzgeber sollte aus Gründen der Rechtssicherheit definieren, wann eine bestimmungsgemäße Verwendung von automatisierten Fahrfunktionen vorliegt. Es sollte ebenfalls geregelt werden, dass zwischen Anspruch und Wirklichkeit automatisierter Fahrfunktionen keine Lücke entsteht. Wenn der Hersteller dem Fahrzeugführer Entlastung verspricht, dann darf der Fahrzeugführer nicht mehr zur Verantwortung gezogen werden, weil in den kleingedruckten Allgemeinen Geschäftsbedingungen die Werbeaussage wieder relativiert wird.

Dies ist ausdrücklich auch nicht im Sinne des Referentenentwurfs, denn dort wird ganz am Ende<sup>8</sup> auf die „*nicht immer für den Verbraucher durchschaubare Bewerbung derartiger Produkte*“ hingewiesen.

---

<sup>8</sup> vgl. S. 22 des Referentenentwurfs

## 1.4 Gesetzliche Verpflichtung der Hersteller

Darüber hinaus müssen die Automobilhersteller durch entsprechende gesetzliche Vorgaben stärker in die Pflicht genommen werden, technisch sichere automatisierte Fahrfunktionen in den Verkehr zu bringen.

So sollte § 3 Absatz 1 Satz 1 der Straßenverkehrsordnung (StVO) wie folgt geändert werden:

„Wer ein Fahrzeug führt, **das kann auch eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion sein**, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug ständig beherrscht wird.“

Insoweit würde gleichzeitig klargestellt werden, dass dem Fahrzeugführer eine voll- und hochautomatisierte Fahrfunktion gleichgestellt werden.

## 2. SORGFALTPFLICHTEN FÜR FAHRZEUGFÜHRER

Die in § 1b des Referentenentwurfs enthaltenen Pflichten des Fahrzeugführers enthalten viel zu unbestimmte und auslegungsbedürftige Begriffe. Es wird nicht deutlich, was dem Fahrzeugführer während einer automatisierten Fahrt überhaupt erlaubt und verboten ist. Die Pflichten sind darüber hinaus viel zu weitgehend, sodass der Sinn und Zweck von hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen damit konterkariert wird.

In diesem Zusammenhang ist es unerlässlich, zwischen den Automatisierungsgraden zu unterscheiden (vgl. Ausführungen zu Ziff. II. 1.1).

### 2.1 Unbestimmte, auslegungsbedürftige Begriffe

Die Regelungen des § 1b des Referentenentwurfs sind unzureichend, weil die Begriffe „unverzögerlich“, „auffordert“, „auf Grund offensichtlicher Umstände erkennen muss“ und „bestimmungsgemäß“ zu ungenau sind. Die Gesetzesbegründung hilft diesbezüglich leider nicht weiter, da die Begriffe dort nur wiederholt oder andere, auslegungsbedürftige Begriffe wie „erkennbare technische oder sonstige Störungen des Systems“ benutzt werden. Die Verbraucher werden mit diesen konturlosen Vorschriften allein gelassen und benachteiligt. Wie soll der Fahrzeugführer wissen und erkennen, wann eine maßgebliche technische Störung vorliegt? Was ist eine sonstige Störung und wann ist diese erkennbar? Woher soll der Fahrzeugführer wissen, ob er eine Situation besser einschätzen und Fahrmanöver besser ausführen kann als die automatisierte Fahrfunktion? Was ist bei einer Fehleinschätzung des Fahrzeugführers mit anschließender Übernahme der Steuerung, wenn sich später herausstellt, dass die automatisierte Fahrfunktion zwar später, aber effektiver eingegriffen hätte – mit der Folge weniger Verletzter? Mit diesen Fragen darf der Gesetzgeber die Autofahrer nicht allein stehen lassen.

Ein Gesetz, dessen erklärtes Ziel es ist, Rechtssicherheit zu schaffen, muss dem Fahrzeugführer erklären, was er tun darf und lassen muss, während automatisierte Fahrfunktionen das Fahren übernehmen.

- ❖ Je nach Automatisierungsgrad muss wenigstens beispielhaft (spätestens in der Gesetzesbegründung) aufgezählt werden, welche fahrfremden Tätigkeiten erlaubt sind (beispielsweise E-Mails bearbeiten, Filme anschauen) und welche nicht (beispielsweise Fahrersitz verlassen, Schlafen).
- ❖ Wenn es dem Fahrzeugführer erlaubt ist, fahrfremden Tätigkeiten nachzugehen, dann muss es ihm auch erlaubt sein, eigene Geräte zu benutzen (Smartphone, Tablet etc.) anstatt nur die Bordinstrumente.
- ❖ Es braucht eine klare gesetzliche Regelung, ob und inwieweit automatisierte Fahrfunktionen den Fahrer von Aufmerksamkeitspflichten entbinden (Verschuldensmaßstab je nach Automatisierungsgrad, z.B. Verweis auf ergänzungsfähige Liste über Grad der Entlastung des Fahrers).
- ❖ Die vorgenannten gesetzlichen Regelungen müssen Geltungscharakter für sämtliche einschlägige andere Gesetznormen haben (z.B. § 823 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB), § 18 StVG und strafrechtliche Normen (z.B. fahrlässige Körperverletzung, Körperverletzung mit Todesfolge, Totschlag, jeweils auch durch Unterlassen).
- ❖ Der Gesetzgeber muss den Mindeststandard vorgeben, wie eine Übernahmeaufforderung des Systems auszusehen hat (optische, akustische, haptische Warnung kumulativ oder alternativ).

## 2.2 Widerspruch zwischen Referentenentwurf und Ziel von hoch-/vollautomatisierten Fahrfunktionen

Es ist erklärtes Ziel der Automobilindustrie, mit hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen ihren Kunden lästige, eintönige Arbeit abzunehmen, damit diese sich anderen Tätigkeiten zuwenden können. Es verwundert daher, dass in keinem Satz erwähnt wird, dass der Fahrer die Hände vom Lenkrad nehmen und sich fahrfremden Tätigkeiten zuwenden darf. Der Referentenentwurf behandelt hochentwickelte Automatisierungssysteme; scheint demgegenüber aber eher teilautomatisierte Fahrfunktionen im Blick zu haben, bei denen der Fahrzeugführer das System immer noch dauerhaft überwachen muss.<sup>9</sup> Der Referentenentwurf verhindert somit den Nutzen für den Fahrzeugführer und damit auch den Einsatz hoch- und vollautomatisierter Systeme. Nach den vom Referentenentwurf auferlegten Pflichten kann der Fahrzeugführer nämlich unsinnigerweise nur hinreichend sorgfältig handeln, wenn er selbst fährt. Der Ablenkungseffekt durch die notwendige Überwachung stellt für den Fahrzeugführer ein gefährliches Zusatzrisiko zum normalen Fahren dar.

Denn andauernd darauf achten zu müssen, ob Verstöße gegen die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften und darüber hinaus „technische oder sonstige Störungen“ vorliegen, bedeutet für den Fahrzeugführer eine wesentlich anspruchsvollere und anstrengendere Arbeit, als von Anfang an selber zu fahren.

---

<sup>9</sup> vgl. „Benennung und Klassifizierung der kontinuierlichen Fahrzeugautomatisierung“ (Anlage)



Wer nämlich von Anfang an selber fährt, hat eine ganz andere Aufmerksamkeit. Ein Idealfahrer<sup>10</sup> kennt in einer plötzlich gefährlichen Situation durch die vorhergehende Fahrt das Umfeld des eigenen Kraftfahrzeugs. Zum Beispiel weiß er, ob hinter ihm auf der Autobahn frei ist, um gegebenenfalls einem plötzlich ausscherenden anderen Fahrzeug nach links ausweichen zu können. Er kann daher viel schneller, informierter und damit besser reagieren als jemand, der vom System erst aufgefordert werden muss, in einer plötzlich gefährlichen Situation einzugreifen. Der Idealfahrer mit eingeschalteten Automatisierungsfunktionen muss sich nach der Aufforderung erst einmal einen Überblick verschaffen. Der Referentenentwurf in dieser Form wird dazu führen, dass automatisierte Fahrfunktionen in Deutschland nicht genutzt werden. Ein Hindernis auch für die Automobilhersteller, für die die Entwicklung hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktionen für den deutschen Markt uninteressant würde.

Laut den vom Referentenentwurf in Bezug genommenen Automatisierungsstufen des Runden Tisches Automatisiertes Fahren muss der Fahrzeugführer in der **vollautomatisierten** Stufe das System eigentlich **gar nicht mehr überwachen**.<sup>11</sup> Wenn der Fahrzeugführer auf eine Übernahmeaufforderung des Systems nicht oder zu spät reagiert, führt das System in den risikominimalen Systemzustand zurück, kommt also das Auto beispielsweise auf dem Seitenstreifen zum Stehen.

Konsequenterweise darf der Gesetzgeber dem Fahrzeugführer während der **vollautomatisierten** Stufe keinerlei Überwachungspflichten auferlegen. Indem der Referentenentwurf dem Fahrzeugführer dennoch – undifferenziert nach hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen – eine Reihe von Pflichten auferlegt, liegt ein unauflösbarer Widerspruch vor.

### 3. HAFTUNGSREGELUNGEN

Nach dem Referentenentwurf soll es im Falle des Fahrens mit Autopilot ausdrücklich bei einer verschuldensunabhängigen Schadensersatzpflicht durch den Halter bleiben (Gefährdungshaftung). Wegen der gleichzeitigen Änderung des § 12 Absatz 1 StVG wird die **verschuldensunabhängige Haftung** des **Halters** nunmehr auf den Höchstbetrag in Höhe von 10 Millionen Euro (Personenschaden) beziehungsweise 2 Millionen Euro (Sachschaden) jeweils verdoppelt.

Der Referentenentwurf bedeutet im Ergebnis eine unnötige Mehrbelastung des Verbrauchers bzw. Halters (höhere Haftpflichtbeiträge, erster und direkter Anspruchsgegner für Verkehrsoffer), selbst für den Fall, dass am Ende der Hersteller wegen Systemfehler haften muss.

Demgegenüber herrscht in der juristischen Literatur **Einigkeit** darüber, dass es bei zunehmender Automatisierung eine **Verschiebung weg von der Halterhaftung hin zur**

---

<sup>10</sup> Nach höchstrichterlicher Rechtsprechung ist ein Idealfahrer ein besonders geistesgegenwärtiger und äußerst sorgfältiger Kraftfahrer (vgl. BGH, Urteil vom 30.10.1984, NJW 1985, 490, 491; NJW 1992, 1684, 1685).

<sup>11</sup> vgl. „Benennung und Klassifizierung der kontinuierlichen Fahrzeugautomatisierung“ (Anlage)

**Herstellerhaftung** geben wird<sup>12</sup>. Dieser wichtigen Erkenntnis kann und darf sich der Gesetzgeber nicht verschließen. Ganz im Gegenteil: der Gesetzgeber muss zukünftige Rechtsfragen antizipieren und sicherstellen, dass es durch klare Regelungen zur Herstellerhaftung so wenig Verkehrsoffer wie möglich geben wird.

Das Festhalten und die Ausweitung allein der Halterhaftung sind im Hinblick auf einen effektiven Opferschutz unzureichend. Der **Autohersteller** muss (auch im Straßenverkehrsrecht) **deutlich stärker in den Fokus der Gefährdungshaftung** rücken. Weil der Hersteller verantwortlich für das einwandfreie Funktionieren automatisierter Assistenzsysteme ist, muss er auch in erster Linie die Haftung für sein eigenes System übernehmen. Denn die deliktsrechtliche Produzentenhaftung gründet auf dem Prinzip, dass derjenige, der eine Gefahrenquelle eröffnet oder beherrscht, für diese verantwortlich ist.

Der Referentenentwurf weist in mehrfacher Hinsicht Widersprüche auf. Im Einzelnen:

### 3.1 Innerer Widerspruch im Gesetzentwurf

Im Falle der Halterhaftung weist der Referentenentwurf einen die Verbraucher schwerwiegend belastenden Widerspruch auf: Auf der einen Seite wird grundsätzlich davon ausgegangen, es käme künftig wegen des Einsatzes von automatisierten Systemen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit.<sup>13</sup> Gleichzeitig wird aber auf der anderen Seite der Höchstbetrag für die Halterhaftung auf zehn Millionen Euro beziehungsweise zwei Millionen Euro verdoppelt.

Wenn der Gesetzgeber die für den Fahrzeughalter bisher geltenden Haftungshöchstbeträge (Fünf Millionen Euro bei Personenschaden; eine Millionen Euro bei Sachschaden) beseitigen will, geht er aber im Gegenteil davon aus, dass von „hoch- und vollautomatisierten Fahrfunktionen“ eine höhere Gefahr als von Menschenhand betriebenen Fahrzeugen ausgeht. Warum sollten aber automatisierte Systeme ein anderes, höheres Schadensbild erzeugen als bisher, erst recht, wenn man davon ausgeht, dass der Einsatz von automatisierten Systemen zu einer Erhöhung der Verkehrssicherheit führt?

### 3.2 Widerspruch zum Luftverkehrsgesetz

Ein Blick in das Luftverkehrsgesetz (LuftVG) offenbart, dass es hinsichtlich der Halterhaftung die gleiche Struktur wie das Straßenverkehrsgesetz (StVG) aufweist.

So sind in § 37 LuftVG Haftungshöchstbeträge für Flugzeughalter vorgesehen (vom kleinen Sportflugzeugeigentümer bis hin zu Eigentümern großer Passagierflugzeuge). Dies deshalb, weil auch dem Flugzeughalter eine sehr weitgehende – weil verschuldensunabhängige – Haftung aufgebürdet wird (vgl. § 33 Abs. 1 LuftVG, Parallele für den Fahrzeughalter: § 7 Abs. 1 StVG). Die Haftung des Flugzeughalters geht sogar noch weiter als die des Fahrzeughalters. Denn der Flugzeughalter haftet sogar in Fällen höherer Gewalt, der Fahrzeughalter hingegen ausdrücklich nicht (vgl. § 7 Abs. 2 StVG).

Höhere (geschweige denn sogar doppelte) Maximalbeträge für etwaige „hoch- oder vollautomatisierte Flugfunktionen“ sieht das Luftverkehrsgesetz jedoch gerade nicht

---

<sup>12</sup> vgl. Jänich/Schrader/Reck: Rechtsprobleme des autonomen Fahrens (NZV 2015, 313, 318) m.w.N.

<sup>13</sup> vgl. S. 10 des Referentenentwurfs

vor. Gerade im Bereich der Luftfahrt sind automatisierte Systeme (Stichwort „Autopilot“ oder besser: Auto Flight Systeme - AFS) schon seit Jahrzehnten Normalität. Offensichtlich geht der Gesetzgeber davon aus, dass durch den Einsatz von AFS **keine erhöhte Gefahr** und damit keine Notwendigkeit einer höheren Haftungsgrenze bestehen.

Ausführungen dazu, warum das im Falle der Fahrzeughalterhaftung anders sein soll, also warum für automatisierte Systeme nicht der Regelfall gelten soll, lässt die Gesetzesbegründung selbst im Ansatz vermissen.

Warum gleiche Sachverhalte rechtlich anders behandelt werden sollen, ist für den vzbv nicht nachvollziehbar.

### 3.3 Widerspruch zum Produkthaftungsgesetz

In Bezug auf das Produkthaftungsgesetz ergeben sich deutliche Widersprüche:

❖ Nach § 1 Abs. 2 ProdHaftG ist die Gefährdungshaftung des Herstellers für ein Produkt ausgeschlossen, wenn eine der dort genannten fünf Voraussetzungen vorliegt. Das Straßenverkehrsgesetz sieht demgegenüber keine Ausnahmen vor. Entfällt die Gefährdungshaftung des Herstellers aus Produkthaftung, weil eine der fünf Voraussetzungen vorliegt, **haftet allein der Fahrzeughalter** nach § 7 Abs. 1 StVG.

Der Fahrzeughalter hat jedoch keinerlei Einfluss auf die zunehmend automatisierten Systeme. In Bezug auf ein nicht situationsadäquat funktionierendes, automatisiertes Fahr- oder Assistenzsystem ist der Hersteller dieses Systems viel näher am Produktmangel als der Halter.

Besonders deutlich wird der Widerspruch an § 1 Abs. 2 Ziff. 5 ProdHaftG, wonach der Hersteller nicht haftet, wenn der Fehler nach dem Stand der Wissenschaft und Technik in dem Zeitpunkt, in dem der Hersteller das Produkt in den Verkehr brachte, nicht erkannt werden konnte. Es kann nicht nachvollzogen werden, warum der Fahrzeughalter, nicht aber der Autohersteller für Unfälle haften muss, die von fehlerhaften Assistenzsystemen verursacht werden, auch wenn sie auf dem maßgeblichen „Stand der Technik“ sind. Nicht der Halter, sondern der Hersteller hat Einfluss auf die mangelfreie Beschaffenheit von automatisiert ablaufenden Assistenzsystemen.

❖ Nach § 10 Abs. 1 ProdHaftG beschränkt sich ein Anspruch auf Ersatz von Personenschaden, der durch ein Produkt verursacht wurde, auf einen Höchstbetrag in Höhe von 85 Millionen Euro.

Nach § 12 Absatz 1 beschränkt sich ein Anspruch auf Ersatz von Personenschaden, der durch ein hoch- oder vollautomatisiertes Kraftfahrzeug verursacht wurde, auf einen Höchstbetrag in Höhe von lediglich zehn Millionen Euro.

Der Referentenentwurf lässt eine klare Regelung vermissen, ob Verkehrstopfer sich nur am Halter oder auch am Hersteller schadlos halten können. Der Referentenentwurf geht zumindest davon aus, dass sich Verkehrstopfer zunächst an den Halter wenden sollen, dessen Haftpflichtversicherung sodann gegebenenfalls gegenüber

dem Hersteller beziehungsweise dessen Versicherung Regress nehmen kann.<sup>14</sup> Kann sich aber das Verkehrsoffer nur an den Halter wenden, bleibt es bei der Höchstgrenze von zehn Millionen Euro für Personenschäden, da ein höherer Betrag jedenfalls nicht vom Halter verlangt werden kann. Die im ProdHaftG verankerte Höchstgrenze in Höhe von 85 Millionen Euro bleibt dem Verkehrsoffer dann verwehrt.

Dass potenziellen Verkehrsoffern der Weg zu einer höheren Entschädigung nach dem ProdHaftG rechtlich oder faktisch verwehrt wird, ist für den vzbv nicht hinnehmbar. Wenn der Referentenentwurf in rechtlicher Hinsicht davon ausgeht, dass das Verkehrsoffer sehr wohl auch Ansprüche nach dem Produkthaftungsgesetz geltend machen kann, muss der Gesetzgeber darauf ausdrücklich im StVG hinweisen. Die lapidare Begründung, die Haftpflichtversicherungen würden das schon unter sich regeln, ist bei weitem nicht ausreichend, um die erwünschte Rechtssicherheit sowohl auf Seiten der Verbraucher als auch auf Seiten der Automobilindustrie zu schaffen.

Da die Autohersteller im zunehmenden Maße mit den von ihnen entwickelten Assistenzsystemen lenkend in den Straßenverkehr eingreifen, müssen die in den vorstehenden Spiegelpunkten genannten Widersprüche zwischen Gefährdungshaftung des Fahrzeughalters und Herstellers dringend beseitigt werden.

Die Gefährdungshaftung ist ein starkes gesetzgeberisches Instrument zur Steuerung von (schadensträchtigem) Verhalten. In der Vergangenheit wurde es sowohl im Bereich Straßenverkehr (Halterhaftung) als auch im Bereich Produktsicherheit (Produkthaftung) eingesetzt. Im Bereich automatisierter Systeme im Kraftfahrzeug treffen diese beiden Bereiche zusammen.

### 3.4 Gefährdungshaftung des Herstellers im StVG verankern

Der Gesetzgeber darf sich nicht darauf verlassen, dass die Versicherungen unter sich klären werden, wie die Haftung zwischen Fahrzeugführern, -haltern und Autoherstellern zu verteilen ist. Es ist genuine Aufgabe des Gesetzgebers, im Rahmen der „effizienten Risikoallokation“<sup>15</sup> vorab zu regeln, wer bei einem im automatischen Fahrmodus erfolgten Schadensfall überhaupt und wer in erster Linie und wer erst nachrangig haften soll.

Der Gesetzgeber muss dafür Sorge tragen, dass es erst gar nicht zu vielen Verkehrsoffern kommt. Die **Gefährdungshaftung** darf daher nicht erst beim Inverkehrbringen durch den Halter, sondern muss **schon bei der Herstellung** von automatisierten Kfz gelten.

Denn die Präventionswirkung der Gefährdungshaftung ist größer als diejenige der Verschuldenshaftung, weil sich mit ihr nicht nur der Sorgfaltsaufwand, sondern auch das Aktivitätsniveau, also die Menge der Gefahrenquellen, steuern lassen.<sup>16</sup>

---

<sup>14</sup> vgl. S. 11 des Referentenentwurfs

<sup>15</sup> vgl. Münchener Kommentar zum BGB, 6. Auflage 2013, Vorb. § 823, Rn. 45, 56

<sup>16</sup> vgl. Münchener Kommentar zum BGB, a.a.O., Rn. 18, 52

Geht man davon aus, dass sich bei der Herstellung von automatisierten Fahrzeug-Assistenzsystemen Rechtsgutsverletzungen mit wirtschaftlich vertretbarem Sorgfaltsaufwand nicht völlig verhindern lassen, ist die Gefährdungshaftung des Herstellers vorzugswürdig.<sup>17</sup> Denn nur dann hat der Hersteller auch für die Restschäden einzustehen, die trotz aller Sorgfalt entstehen werden. Die Gefährdungshaftung ist somit das einzige gesetzgeberische Mittel, die Hersteller anzuhalten, ihren Nutzen (Umsatz bzw. Gewinn) mit der Summe aus allen Sorgfalts- und Schadenskosten in Beziehung zu setzen.<sup>18</sup>

Nur auf diese Weise wird einerseits das sozial erwünschte hohe Sicherheitsniveau im Straßenverkehr erreicht. Andererseits werden Abweichungen von diesem Standard im Rahmen der Gefährdungshaftung nicht so hart bestraft wie bei der Verschuldenshaftung.<sup>19</sup>

Die im Produkthaftungsgesetz enthaltene Gefährdungshaftung des Herstellers reicht wegen der Ausnahmenvorschriften gemäß § 1 Abs. 2 ProdHaftG (s. oben zu Ziff. II. 3.3) allein nicht aus, um einen effektiven Verkehrsoferschutz zu gewährleisten.

Vor dem Hintergrund der immer stärker zunehmenden Kraftfahrzeugautomatisierung empfiehlt der vzbv, dass im Falle von Unfällen, die durch automatisierte Fahrfunktionen verursacht wurden, der Hersteller als erster, direkter Anspruchsgegner des potentiellen Verkehrsofers verschuldensunabhängig haftet (Gefährdungshaftung). Sofern die Hersteller nicht wie vorgeschlagen stärker in das Haftungsregime einbezogen werden, sollten diese mindestens bei der Prämienberechnung anteilig berücksichtigt werden.

Durch die Einführung der Dokumentationspflicht dergestalt, ob und wann das Assistenzsystem oder der Fahrer aktiv waren, ist unkompliziert und schnell feststellbar, wer für einen Unfall verantwortlich ist. Zeigen die Daten, dass der Hersteller verantwortlich ist, kann und muss sich der Schadensanspruch des Verkehrsofers direkt gegen ihn richten (ohne Umweg über den Halter).

Mit fortschreitender Automatisierung sollte der Hersteller sogar als Fahrer des Kraftfahrzeugs definiert werden – ähnlich wie der Fahrzeuglehrer, der gemäß § 2 Abs. 15 Satz 2 StVG bei Fahrschulfahrten als Fahrer des Kraftfahrzeugs gilt.<sup>20</sup>

Die direkte Herstellerhaftung ist auch noch aus einem anderen Grund vorzugswürdig. Denn die Kfz-Haftpflichtversicherung leistet nur, wenn rechtswirksamer Versicherungsschutz besteht. Wegen § 1 Pflichtversicherungsgesetz (PfIVG) müsste das zwar rechtlich gesehen (bis auf wenige Ausnahmen) stets der Fall sein, ist es aber tatsächlich nicht. Zwar können dann Leistungen des Entschädigungsfonds in Anspruch genommen werden (vgl. §§ 12 ff. PfIVG), die Voraussetzungen dafür sind aber hoch.

---

<sup>17</sup> vgl. Münchener Kommentar zum BGB, a.a.O., Rn. 18 m.w.N., 52

<sup>18</sup> vgl. Münchener Kommentar zum BGB, a.a.O., Rn. 52

<sup>19</sup> vgl. Münchener Kommentar zum BGB, a.a.O., Rn. 49

<sup>20</sup> vgl. Schrader: Haftungsrechtlicher Begriff des Fahrzeugführers bei zunehmender Automatisierung von Kraftfahrzeugen, NJW 2015, 3537, 3542

## 4. DATENSCHUTZREGELUNGEN

Der Gesetzentwurf genügt nicht den berechtigten Datenschutzinteressen der Fahrzeughalter und -fahrer. Ein im Auftrag des vzbv erstelltes Rechtsgutachten<sup>21</sup> der Kanzlei des Bundesministers a.D. Gerhart Baum zur „Kontrolle bei vernetzten und automatisierten Pkw“ hat ergeben, dass effektiver Datenschutz nur gewährleistet werden kann, wenn gesetzliche Mindeststandards bei der Zulassung hochautomatisierter Kraftfahrzeuge eingehalten werden. Weitere Einzelheiten können dem Gutachten selbst entnommen werden. Die vorgenannten Mindeststandards werden vom Gesetzentwurf nicht ausreichend berücksichtigt. Im Einzelnen:

### 4.1 Unklare Bezugnahmen auf „internationale Vorschriften“

So sieht § 63a des Referentenentwurfs vor, dass „entsprechend der internationalen Vorgaben jeweils“ aufgezeichnet werden soll, ob ein Kraftfahrzeug „durch den Fahrzeugführer oder mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gesteuert wird.“ Es ist nicht ersichtlich, welche internationalen Vorgaben gemeint sind. Anders als in § 1a Absatz 4 Nr. 2 des Referentenentwurfs müssen diese in Bezug genommenen internationalen Vorschriften noch nicht einmal in Deutschland anzuwenden sein. Sollen damit ausschließlich die Regelungen der UN-ECE gemeint sein oder sollen noch andere Regelungen, etwa auch derzeit noch unbekannte, zukünftige Vorschriften gelten? Damit § 63a des Referentenentwurfs überhaupt rechtswirksam bestehen bleiben kann, muss der Gesetzestext die in Bezug genommenen Vorschriften detailliert benennen. Eine Konkretisierung allein in der Gesetzesbegründung schafft nicht die Rechtssicherheit, die man mit diesem Referentenentwurf schaffen will.

Davon unabhängig begrüßt der vzbv, dass durch die permanente Aufzeichnung, ob automatisierte Fahrfunktionen oder der Fahrzeugführer das Kraftfahrzeug gesteuert haben, den Verbrauchern ein Nachweis an die Hand gegeben wird, dass sie gegebenenfalls nicht für einen Unfall verantwortlich sind.

Der vzbv kritisiert jedoch die datenschutzrechtliche Ausgestaltung über den Umgang mit diesen aufgezeichneten Daten (dazu im Folgenden).

### 4.2 Übermittlung der Daten an Behörden und Dritten

Die Weitergabe der im Fahrzeug gespeicherten Daten, ob das Fahrzeug durch Fahrer oder die automatisierte Fahrfunktion gesteuert wird, an Behörden (und gegebenenfalls Unfallbeteiligten) darf nur unter Beachtung des strafrechtlichen Grundsatzes, dass sich niemand selbst belasten muss („nemo-tenetur“) erfolgen. Die Regelung in § 63a Absatz 2 des Referentenentwurfs ist daher zu weitgehend, wenn Behörden die Befugnis eingeräumt wird, die Herausgabe der Daten zu verlangen sowie diese zu verarbeiten. Daher sollten zur Klärung, ob ein berechtigtes Interesse im Sinne des Gesetzes an der Nutzung der Daten vorliegt, die Daten erst an einen Datentreuhänder übermittelt und dort

---

<sup>21</sup> vgl. Anlage

gespeichert werden. Damit könnten auch die Speicherfrist und notwendige Speicherkapazitäten in den Fahrzeugen reduziert werden.

Zur Unfallaufklärung für Verkehrsunfälle sollte ein Trust Center für die erhobenen Daten eingerichtet werden, das Fahrzeug- und Verkehrsdaten verwaltet und als Datentreuhänder eine Vermittlerrolle zwischen Dateninhabern und berechtigten Dritten wie der Polizei übernimmt.

### 4.3 Umgang mit aufgezeichneten personenbezogenen Daten

Alle Daten, die mit der Fahrzeugidentifikationsnummer (FIN) oder dem Kfz-Kennzeichen verknüpfbar sind, sind bei der Nutzung von Fahrzeugen als personenbezogen und damit datenschutzrechtlich relevant anzusehen.<sup>22</sup> Das Gesetz darf eine Verfügungsberechtigung über die personenbezogenen Fahrzeugdaten außer dem Betroffenen selbst an Dritte grundsätzlich nur in Ausnahmefällen einräumen:

- ❖ Behörden (und gegebenenfalls Unfallbeteiligten) nur unter Beachtung des strafrechtlichen Grundsatzes, dass sich niemand selbst belasten muss („nemo-tenetur“). Die Regelung in § 63a Absatz 2 des Referentenentwurfs ist daher zu weitgehend (siehe Ziff. II. 4.2).
- ❖ Dritten aufgrund einer informierten, freiwilligen und widerrufbaren Einwilligung des Betroffenen. Die Regelung in § 63a Absatz 3 des Referentenentwurfs, wonach Dritte unter bestimmten Voraussetzungen einen Herausgabeanspruch haben sollen, ist weder mit dem geltenden Datenschutzrecht noch mit der 2018 in Kraft tretenden EU-Datenschutzgrundverordnung (DSGVO) vereinbar.
- ❖ Herstellern, Werkstätten, Verkehrsinfrastrukturbetreibern in Bezug auf Daten, die für die Sicherheit und die Funktionalität des Verkehrs notwendig sind, wenn diese Daten sicher anonymisiert werden.

Ein neu einzurichtendes **Trust Center** für Fahrzeug- und Verkehrsdaten (siehe Ziff. II. 4.2) sollte auch in diesen Fällen zwischen Dateninhabern und berechtigten Dritten vermitteln können.

Der Gesetzgeber ist darüber in der Pflicht, den Grundsatz des „eingebauten Datenschutzes“ („privacy by design“) der bald in Kraft tretenden DSGVO umzusetzen. Im Ergebnis müssen Fahrzeughersteller angehalten werden, schon bei der Entwicklung entsprechend technische Vorrichtungen zur Sicherheit des Datenschutzes in die bereits vorhandenen Systeme einzubauen.

### 4.4 Speicherfrist

Der Zeitraum der Speicherung in § 63a Absatz 4 des Referentenentwurfs („*spätestens nach drei Jahren zu löschen*“) ist zu lang. Beim „Fahrtenschreiber“, der nur aufzeichnet,

---

<sup>22</sup> vgl. Baum/Reiter/Methner: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw, S. 7 f. (Anlage)

ob das Fahrzeug manuell oder mittels automatisierter Fahrfunktion gefahren ist, muss sichergestellt werden, dass die Daten permanent überschrieben werden und nur im Falle eines genau definierten Unfallereignisses die Daten der letzten 10 Sekunden gespeichert und bei Bedarf an das Trust Center weitergeleitet werden, das die Daten verwaltet und eine Vermittlerrolle zwischen Dateninhabern und berechtigten Dritten wie der Polizei übernimmt. Diese so gespeicherten „10-Sekunden-Daten“ sollten dann spätestens nach drei Jahren gelöscht werden dürfen.

#### 4.5 Vorschläge für weitere Gesetzesänderungen

Für die sogenannte „Digitalisierung des Autos“ ist es notwendig, weitaus mehr Gesetze und Verordnungen als nur das StVG zu ändern. Die nachfolgende Aufzählung erhebt (schon aus Gründen der äußerst knapp bemessenen Frist zur Stellungnahme) keinen Anspruch auf Vollständigkeit.

### 5. WEITERER RECHTLICHER ÄNDERUNGSBEDARF

#### 5.1 Änderungsbedarf des StVG

Zum Schutz der Verkehrsteilnehmer vor Missbrauch ihrer Daten sollte die Ermächtigungsnorm des § 6 Abs. 1 Nr. 2 StVG wie folgt dahingehend ergänzt werden, dass in der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) bei der Zulassung neben der Gewährleistung der Verkehrssicherheit auch die Gewährleistung der Datensicherheit und des Datenschutzes zu beachten sind<sup>23</sup>:

*„a) Voraussetzungen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen und deren Anhänger, vor allem über Bau, Beschaffenheit, Abnahme, Ausrüstung und Betrieb, Begutachtung und Prüfung, Betriebserlaubnis und Genehmigung sowie Kennzeichnung der Fahrzeuge und Fahrzeugteile, um deren Verkehrssicherheit **und Datensicherheit** zu gewährleisten und um die Insassen und andere Verkehrsteilnehmer vor dem Missbrauch von Daten, die beim Verkehr des Fahrzeugs anfallen, zu **schützen und** bei einem Verkehrsunfall vor Verletzungen zu schützen oder deren Ausmaß oder Folgen zu mildern (Schutz von Verkehrsteilnehmern),“*

*„l) Art, Umfang, Inhalt, Ort und Zeitabstände der regelmäßigen Untersuchungen und Prüfungen, um die Verkehrssicherheit **und die Datensicherheit** der Fahrzeuge und den Schutz der Verkehrsteilnehmer zu gewährleisten sowie Anforderungen an Untersuchungsstellen und Fachpersonal zur Durchführung von Untersuchungen und Prüfungen, einschließlich den Anforderungen an **die Zentrale Stelle, die von Trägern der Technischen Prüfstellen und von amtlich anerkannten Überwachungsorganisationen gebildet und getragen wird,** zur Überprüfung der Praxistauglichkeit von Prüfvorgaben oder deren Erarbeitung, sowie Abnahmen von Fahrzeugen und Fahrzeugteilen einschließlich der hierfür notwendigen Räume und Geräte, Schulungen, Schulungsstätten und -institutionen,“*

<sup>23</sup> vgl. Baum/Reiter/Methner: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw, S. 30 f. (Anlage)



## 5.2 Änderungsbedarf der StZVO

Darüber hinaus sind die Datensicherheit und der Datenschutz (im Einklang mit der DSGVO) in § 30 StZVO (Beschaffenheit der Fahrzeuge) wie folgt vorzuschreiben<sup>24</sup>:

- (1) *Fahrzeuge müssen so gebaut und ausgerüstet sein,*
- 1. dass ihr verkehrsbüblicher Betrieb niemanden schädigt oder mehr als unvermeidbar gefährdet, behindert oder belästigt; dies gilt auch für ihren Betrieb mit Assistenzfunktionen und automatisierten sowie hochautomatisierten Fahrfunktionen.*
  - 2. dass die Insassen und andere Verkehrsteilnehmer insbesondere bei Unfällen vor Verletzungen möglichst geschützt sind und das Ausmaß und die Folgen von Verletzungen möglichst gering bleiben.*
- (2) *Fahrzeuge müssen in straßen- und umweltschonender sowie datensicherer und datengeschützter Weise gebaut sein und in dieser erhalten werden.*
- (3) *Für die Verkehrs- oder Betriebssicherheit wichtige Bauteile und Komponenten müssen einfach zu überprüfen und leicht auswechselbar sein; für die für die Sicherheit wichtigen elektronischen Bauteile, Komponenten und Funktionen ist zu gewährleisten, dass*
- 1. deren Störungen dem Fahrer über Warneinrichtungen angezeigt und*
  - 2. deren Überprüfung über die elektronische Fahrzeugschnittstelle unterstützt werden.*

Die Vorschriften zur regelmäßigen technischen Fahrzeugüberwachung (PTI = Periodical Technical Inspection) basieren auf der Richtlinie 2014/45/EU. Der vzbv fordert die Bundesregierung auf, bei der Umsetzung der PTI-Richtlinie in nationales Recht zu berücksichtigen, dass die Fahrzeuge so konstruiert werden, dass moderne elektronische Fahrzeugsysteme im Rahmen der regelmäßigen technischen Überwachung auch über die elektronische Fahrzeugschnittstelle untersucht werden können.<sup>25</sup> Die Typengenehmigungsbehörde und der technische Dienst müssen Zugang zur Software und den Algorithmen des Fahrzeugs haben. Entsprechende Vorschriften sollten dahingehend ergänzt werden, dass die genannten Stellen ebenso Zugang zu den Quellcodes des Fahrzeugs erhalten.

Zudem ist die Erfüllung der Anforderungen für die Prüfung der sicherheits- und umweltrelevanten Systeme, Bauteile und Funktionen über die Fahrzeugschnittstelle bereits bei der Fahrzeuggenehmigung nachzuweisen, um die Effizienz der Fahrzeuguntersuchungen und so die (Daten-)Sicherheit und den Datenschutz der zukünftig im Verkehr befindlichen Fahrzeuge sicherzustellen.

Zudem sollten die geprüften und zertifizierten Sachbereiche für die Kunden so umschrieben werden, dass sie die Reichweite der Prüfaussage ohne Fachkenntnisse dem Zertifikat entnehmen können.

---

<sup>24</sup> vgl. Baum/Reiter/Methner: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw, S. 31 (Anlage)

<sup>25</sup> vgl. Baum/Reiter/Methner: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw, S. 37 f. (Anlage)

### 5.3 Datensouveränität auch bei nicht personenbezogenen Daten

Durch die massive, mit der Vernetzung und Automatisierung von Fahrzeugen verbundene Datenverarbeitung rückt auch die Frage nach dem Eigentum der **nicht personenbezogenen Daten** in den Vordergrund. Der Nutzer als Datenproduzent sollte als Rechtsinhaber der verhaltensgenerierten Personendaten angesehen werden.<sup>26</sup> Daten sind Grundlage neuer Geschäftsmodelle. Daten über Verkehrsinfrastruktur, Parkplätze etc. dürfen nicht Eigentum einzelner Hersteller sein und nur deren Kunden zur Verfügung stehen, sondern müssen Allgemeingut (Stichwort „Open Data“) werden. Damit ein fairer Wettbewerb und die Wahlfreiheit der Verbraucher sichergestellt werden kann, muss Interoperabilität gewährleistet sein.

Darüber hinaus bieten sich insbesondere bei der IT im Kraftfahrzeug Datenschutzzertifizierungen entsprechend der DSGVO an. Zertifizierungsdienste müssen geeignete inhaltliche und organisatorische Vorkehrungen für Datenschutzzertifizierungen im automatisierten Fahrzeug treffen. Verbraucher müssen dem Zertifikat auch ohne Fachkenntnisse entnehmen können, was und wie geprüft wurde.<sup>27</sup>

Fast alle Daten in Fahrzeugen werden durch das Fahrverhalten oder die Fahrzeugnutzung beeinflusst und erlauben deshalb Rückschlüsse auf persönliche Lebensverhältnisse. Halter, Fahrer und Beifahrer müssen jederzeit die Mittel haben, ihr informationelles Selbstbestimmungsrecht wirksam durchzusetzen.

Wie Daten im Auto verwendet werden, muss für Verbraucher transparent und leicht erkennbar sein. Um Vertrauen zu schaffen, müssen neue neutrale Instanzen geschaffen werden, so beispielsweise ein **Trust Center für Mobilitätsdaten**. Ein Trust Center verwaltet Fahrzeug- und Verkehrsdaten und kann eine Vermittlerrolle zwischen Dateninhabern und berechtigten Dritten wie der Polizei übernehmen.

### 5.4 umfassende IT-Sicherheit durch Automobilhersteller

Automatisierte und vernetzte Fahrzeuge bieten vielfältige Angriffsmöglichkeiten. Übernimmt beispielsweise ein Hacker die Souveränität über die IT im Auto, sind nicht nur die Daten, sondern auch die körperliche Integrität der Insassen und weiterer Verkehrsteilnehmer gefährdet. Das gilt ebenfalls, wenn Behörden der Zugriff auf die IT gewährt wird und sie zum Beispiel gestohlene Fahrzeuge während des Betriebs stoppen können. Die Gewährleistung der Datensicherheit hat gerade im Straßenverkehr eine lebenswichtige Bedeutung. Automobilhersteller und Softwareentwickler müssen deshalb für IT-Sicherheit neue Konzepte und Standards einführen. Dabei bietet quelloffene Software ein höheres Schutz- und Vertrauensniveau als geschlossene Systeme. Es ist nicht alleine Aufgabe der Produzenten zu klären, welche Sicherheitsmechanismen autonome Autos enthalten müssen.

---

<sup>26</sup> vgl. Karl-Heinz Fezer: Dateneigentum, MMR 1/2017, S. 3 ff.

<sup>27</sup> vgl. Baum/Reiter/Methner: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw, S. 49 (Anlage)

Der Gesetzgeber muss gesetzliche Vorgaben für überprüfbare Mindeststandards schaffen, entsprechend dem Stand der Technik in internationalen Abkommen wie der EU-Typengenehmigungsverordnung.

Der Gesetzgeber muss die Automobilhersteller gesetzlich verpflichten, Kraftfahrzeuge so zu konstruieren, dass sie bei sicherheitsrelevanten Daten-Pannen eigenständig mit einem Notsystem an den Fahrbahnrand fahren und anhalten können.

### 5.5 Offenlegung von Algorithmen

Die für Algorithmen herangezogenen Kriterien müssen offengelegt werden. So können Diskriminierung verhindert und das Informationsungleichgewicht zwischen Anbietern und Verbrauchern ausgeglichen werden. Der Ursprung und das Ziel der von hoch- und vollautomatisierten/autonomen Systemen hervorgerufenen Datenströme sollten für Verbraucher einsehbar sein. Der Algorithmus selbst, also die Annahmen und die Gewichtung, fallen unter das Geschäftsgeheimnis. Um dieses zu wahren und gleichzeitig Nachteile für Verbraucher auszugleichen, muss ein Algorithmen-TÜV eingeführt werden: Das Kraftfahrtbundesamt oder eine andere geeignete Behörde müssen die Funktions- und Arbeitsweise von Algorithmen nachvollziehen und als Voraussetzung der Zulassung definieren können.

### 5.6 Transparenz für Fahrzeugnutzer

Jedes Fahrzeug ist hinsichtlich des Inhalts und Umfangs der vorhandenen Datensicherheits- und Datenschutzsysteme durch eine standardisierte Grafik zu kennzeichnen, um den Nutzer auf eine leicht verständliche Weise hierüber zu informieren. Die Bundesregierung sollte in diesem Zusammenhang auf die EU-Kommission einwirken, von der ihr eingeräumten Befugnis nach Art. 12 Nr. 8 DSGVO Gebrauch zu machen und delegierte Rechtsakte zur Bestimmung der Informationen, die durch Bildsymbole im Bereich des Fahrzeugdatenschutzes und der Fahrzeugdatensicherheit darzustellen sind, und der Verfahren für die Bereitstellung der standardisierten Bildsymbole zu erlassen.<sup>28</sup>

## 6. FAZIT

**MIT STEIGENDER AUTOMATISIERUNG MÜSSEN DIE VERBRAUCHER SCHRITTWEISE AUS DER VERANTWORTUNG GENOMMEN WERDEN, SOWOHL IN IHRER EIGENSCHAFT ALS FAHRER ALS AUCH ALS FAHRZEUGHALTER.**

---

<sup>28</sup> vgl. Baum/Reiter/Methner: Rechtsgutachten zur Kontrolle der Daten bei vernetzten und automatisierten Pkw, S. 52 (Anlage)