

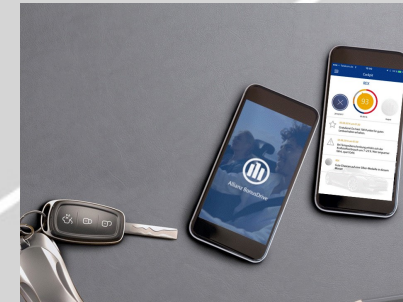
Auswirkungen autonomer Transportsysteme auf das Verkehrs- und Versicherungsrecht

Dr. Martin Stadler
S-FS Leiter Versicherungsrecht und
Grundsatzfragen
21.6.2017



Die wichtigsten Themen der Versicherer

Telematiktarife



Datenschutz und Zugriff auf Daten



Haftung beim autonomen Fahren



Kampf um die Datenhoheit



Auswirkungen autonomen Fahrens

Handelsblatt

SELBSTFAHRENDE AUTOS BEDROHEN KFZ-VERSICHERER

Vom Fortschritt überrollt

von: Kerstin Leitel

Datum: 13.10.2015 18:30 Uhr

PREMIUM Die Bedrohung der Kfz-Versicherer hat einen Namen: das selbstfahrende Auto. Laut einer Studie soll das Schadensvolumen bis 2030 drastisch sinken. Gleichzeitig nimmt die digitale Konkurrenz zu.

- Zunehmende **Vernetzung des KFZs** ermöglicht **neue Services** und **Geschäftsmodelle**
- Anteil der **Telematik-basierten KFZ-Versicherungen** wird deutlich steigen
- **(Teil)automatisiertes Fahren** wird die **Schadenhäufigkeit** reduzieren
- Mittelfristig aber **steigende Schadenhöhe** zu erwarten

ASSISTENZSYSTEME

Wenn ein Bagatellunfall 5.000 Euro kostet

Datum: 25.01.2012 09:28 Uhr

Quelle: mid

Kleiner Unfall, großer Schaden: Werden bei einem leichten Pkw-Unfall Teile eines Assistenzsystems, beispielsweise Sensoren, beschädigt, kann die Reparatur schnell Tausende von Euro kosten.

Autonomes Fahren und Haftung



Die Kritik der Presse an der Reform des StVG

München 19°

Süddeutsche Zeitung

SZ.de Zeitung Magazin

Politik Wirtschaft Panorama Sport München Bayern Kultur Wissen Digital Chancen Reise

ANZEIGE

DER NEUE PEUGEOT 5008. JETZT BEI IHREM PEUGEOT HÄNDLER.

Home > Auto > Kommentar zum Gesetzentwurf zum autonomen Fahren

27. Januar 2017, 07:22 Uhr Autonomes Fahren

Ein Gesetz wie ein Anschlag auf den Straßenverkehr

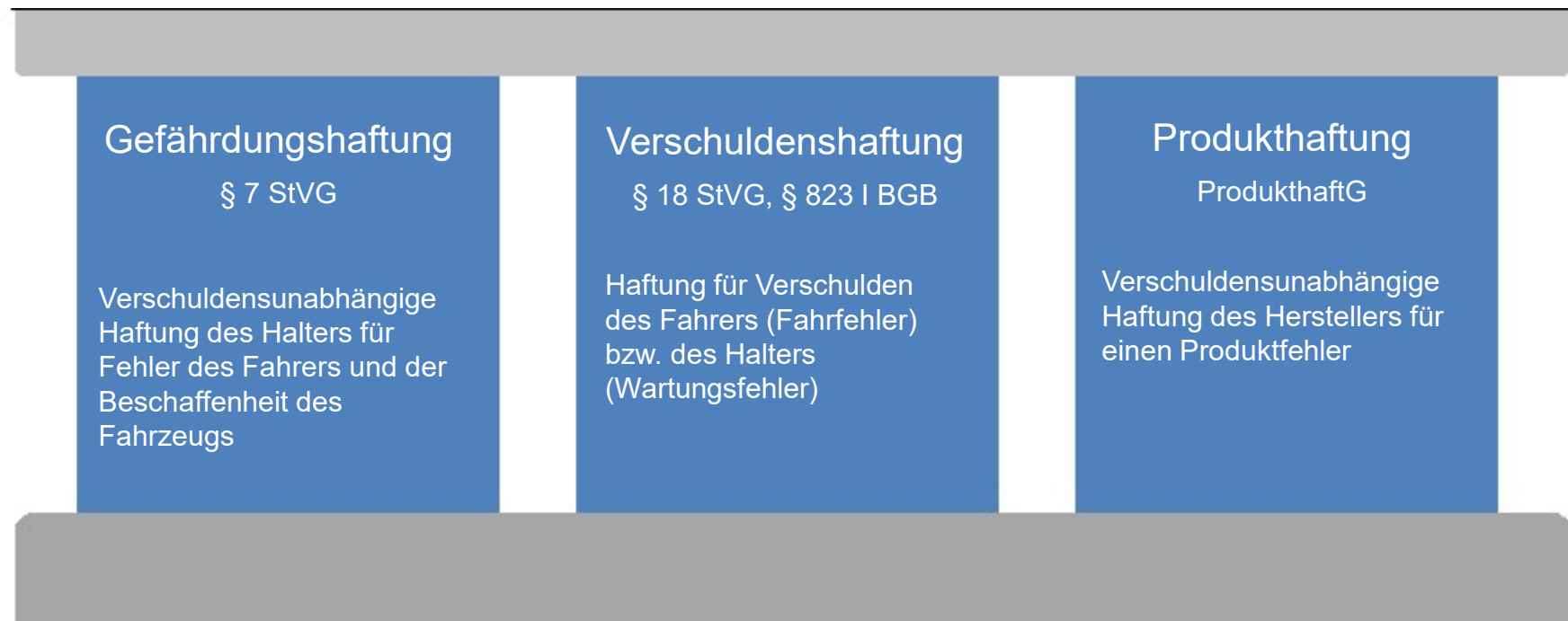


Der Gesetzentwurf zum autonomen Fahren nimmt bei einem Unfall den Menschen am Steuer in die Haftung, nicht den Autohersteller. Und ist damit ein gefährlicher Höhepunkt an Lausigkeit.

ANZEIGE

Allianz: Drei Säulen des Verkehrsoferschutzes weiter notwendig und geeignet

Kritik an der Gesetzesreform überwiegend unbegründet.



Gefährdungshaftung

Gefährdungshaftung
§ 7 StVG

Verschuldensunabhängige
Haftung des Halters für
Fehler des Fahrers und der
Beschaffenheit des
Fahrzeugs

Das **deutsche System der Gefährdungshaftung** nach § § 7 und 17 StVG schützt das Verkehrsoffer unabhängig davon, ob der **Fehler beim Fahrer oder im Fahrzeug** („Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs oder Versagen seiner Vorrichtungen“) liegt und ist deshalb die ideale rechtliche Basis für eine stufenweise Fahrzeugautomatisierung.

§

§ 7 Abs 1 und 2 StVG (Gefährdungshaftung)

(1) Wird bei dem Betrieb eines Kraftfahrzeugs [...] ein Mensch getötet, der Körper oder die Gesundheit eines Menschen verletzt oder eine Sache beschädigt, so ist der Halter verpflichtet, dem Verletzten den daraus entstehenden Schaden zu ersetzen.

(2) Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch höhere Gewalt verursacht wird [...].

§ 17 Abs. 3 (Schadenverursachung bei mehreren Fahrzeugen)

(3) Die Verpflichtung zum Ersatz nach den Absätzen 1 und 2 ist ausgeschlossen, wenn der Unfall durch ein unabwendbares Ereignis verursacht wird, das weder auf einem Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs noch auf einem Versagen seiner Vorrichtungen beruht. [...]

Fahrzeugfehler heute



Systemfehler morgen



Es ändert sich lediglich die **Art des Fahrzeugfehlers**. An der Haftungs Lage ändert sich hierdurch jedoch nichts.

Verschuldenshaftung

Verschuldenshaftung
§ 18 StVG, § 823 I BGB

Haftung für Verschulden
des Fahrers (Fahrfehler)
bzw. des Halters
(Wartungsfehler)

Das **System der verschuldensabhängigen Haftung** nach § 18 StVG und § 823 I BGB gibt dem Verkehrsoffer darüber hinaus einen unbegrenzten Schadenersatzanspruch, wenn den Fahrer am Unfall ein **Verschulden** trifft.

§

§ 18 Ersatzpflicht des Fahrzeugführers

(1) In den Fällen des § 7 Abs. 1 ist auch der Führer des Kraftfahrzeugs oder des Anhängers zum Ersatz des Schadens nach den Vorschriften der §§ 8 bis 15 verpflichtet. Die Ersatzpflicht ist ausgeschlossen, wenn der Schaden nicht durch ein Verschulden des Führers verursacht ist.

Fahrerfehler heute



Fahrerfehler morgen?



Es ändert sich lediglich die **Art des Fahrerfehlers**. An der Haftungslage ändert sich hierdurch jedoch nichts.

Produkthaftung

Produkthaftung
ProdukthaftG
Verschuldensunabhängige
Haftung des Herstellers für
einen Produktfehler

Das **System der verschuldensabhängigen Produkthaftung** nach ProdHaftG i.V.m. der Produzentenhaftung nach § 823 I BGB gibt dem Verkehrssopfer darüber hinaus einen Schadenersatzanspruch gegen den Hersteller bei **Produktfehlern**.

§

§ 3 Fehler

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

Produktfehler heute



Produktfehler morgen



Es ändert sich lediglich die **Art des Produktfehlers**. An der Haftungslage ändert sich hierdurch jedoch nichts.

Ist die Haftung des Halters gerecht?

Die Haftung für eine „gefährliche Sache“ dem Halter bzw. **demjenigen, der den Nutzen hat, aufzuerlegen** (und nicht ausschließlich dem Hersteller) ist richtig.



Grundgedanke [\[Bearbeiten \]](#)

Die Gesellschaft erlaubt bestimmte Verhaltensweisen trotz ihrer Gefährlichkeit auf Grund ihrer sozialen Nützlichkeit (sozialadäquates Verhalten). Wer z. B. an dem Straßenverkehr teilnimmt, ein Kernkraftwerk betreibt, eine Eisenbahngesellschaft unterhält oder Produkte in den Verkehr bringt, tut nichts Unrechtes, obwohl er weiß, dass sein Verhalten unter Umständen gefährlich werden kann. Sein Verhalten ist gesellschaftlich erwünscht. Der Grundgedanke der Gefährdungshaftung liegt darin, dass derjenige, der Nutzen aus abstrakt gefährlichen Handlungen zieht, welche die Gesellschaft für nützlich erachtet und daher erlaubt, auch für die Schäden einstehen soll, die sich aus der gefährlichen Handlung ergeben. Weil die Gefährdungshaftung nur Schäden erfassen soll, die sich aus dem eigentümlichen Risiko der gefährlichen Handlung ergeben, ist die Haftung für Schäden, für welche die gefährliche Handlung zwar (mit)ursächlich ist, aber nicht die spezifische Gefahr der Handlung betrifft (z. B. betriebsfremde Gefahren, **höhere Gewalt**), ausgeschlossen.^[1] Um die betriebspezifische Gefahr zu ermitteln, ist eine wertende Betrachtung in Ansehung des Schutzzwecks der Norm vorzunehmen. Die Gefährdungshaftung ist Ausfluss der verteilenden Gerechtigkeit (**ius distributiva**), indem sie Risikosphären zuweist: Ihr liegt das ethische Prinzip „Wem die Vorteile gebühren, der soll auch die Nachteile tragen“ zugrunde. Um die Versicherbarkeit von Risiken zu ermöglichen, sind in der Regel Haftungshöchstgrenzen festgesetzt worden.

Schutz des Verkehrsofopfers und Verantwortung des Herstellers im heutigen System gewährleistet



Zulässige Ablenkung und Verantwortung des Fahrers

Die zukünftigen **Anforderungen an die Aufmerksamkeit** sind gerade in der politischen Diskussion.

Heute:			Zukunft:
Grobe Fahrlässigkeit und Verlust des Versicherungsschutzes bereits bei kleineren Ablenkungen			Mehr Ablenkung wird erlaubt sein (Gesetzliche Neuregelung)
			
 Anzünden einer Zigarette bei 130 km/h	 Umdrehen nach schreiendem Kind	 Suchen nach Dingen im Handschuhfach	
			
Grobe Fahrlässigkeit (OLG Frankfurt VersR 96, 446)	Grobe Fahrlässigkeit (OLG Frankfurt, OLGR 1994, 101)	Grobe Fahrlässigkeit (OLG Stuttgart r+s 1999, 56)	

Regelung im neuen StVG zur zulässigen Ablenkung

„(1) Der Fahrzeugführer darf sich während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen gemäß § 1a vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden; dabei muss er derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach Absatz 2 jederzeit nachkommen kann.“

Kritik an der mangelnden Bestimmtheit der gesetzlichen Neuregelung

 **SPIEGEL ONLINE** DER SPIEGEL SPIEGEL TV



"Erhebliche Rechtsunsicherheit für die Verbraucher"

Wichtige Dinge, wie zum Beispiel die Übergabezeit, also die Zeitspanne, die der Fahrer eingeräumt bekommt, um im Ernstfall das Steuer wieder zu übernehmen, werden im Gesetzestext hingegen nicht definiert. "Genauso wenig, was in dieser Zeitspanne, in der das Auto weiter autonom fahren und auf möglicherweise komplexe Vorgänge reagieren muss, passiert", so Kühn. Für ihn ist die Sache klar: "Verkehrsminister Dobrindt hat beim Gesetzesentwurf zum automatisierten Fahren nur die Interessen der Automobilhersteller im Blick. Mit dem Gesetz lädt Dobrindt die Haftungsrisiken auf die Autofahrer ab und schafft erhebliche Rechtsunsicherheit für die Verbraucher".

Was bedeutet die Neuregelung des StVG für das automatisierte Kolonnenfahren (Platooning)?



Der **erste Schritt** ist getan:

- Fahrer werden durch die gesetzliche Neuregelung zumindest haftungsrechtlich teilweise entlastet.
- Aber auch hier gilt: Der Fahrer muss übernahmebereit bleiben und auf erkennbare Ausfälle des Systems reagieren können.

Jedoch noch regulatorischer Klärungsbedarf vor uns (z.B. Abstandsregelungen, Auswirkung auf Ruhezeiten)



Daimler fordert schnelle Schaffung des „regulativen Umfelds“

Ein wieder anderes Ziel der Einführung des Platoonings ist es, die Durchschnittsgeschwindigkeit der Lkw auf den Straßen zu erhöhen. Sie liegt heute auf europäischen Autobahnen bei etwa 65 Stundenkilometern. Zur Orientierung: In modernen Lastwagen wird die Motorleistung bei 89 Stundenkilometern abgeriegelt. Dagegen birgt ein höheres Tempo natürlich auch Unfallgefahren. Deshalb bemühen sich die Entwickler, Ängste anderer Verkehrsteilnehmer zu zerstreuen: Solch ein elektronischer Konvoi soll zum Beispiel keine anderen Fahrzeuge überholen dürfen und auch nicht im Verbund von der Autobahn abbiegen.

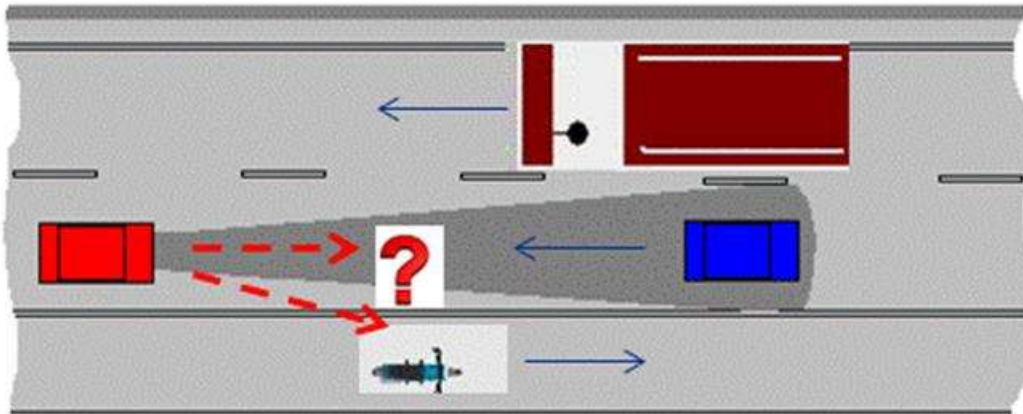
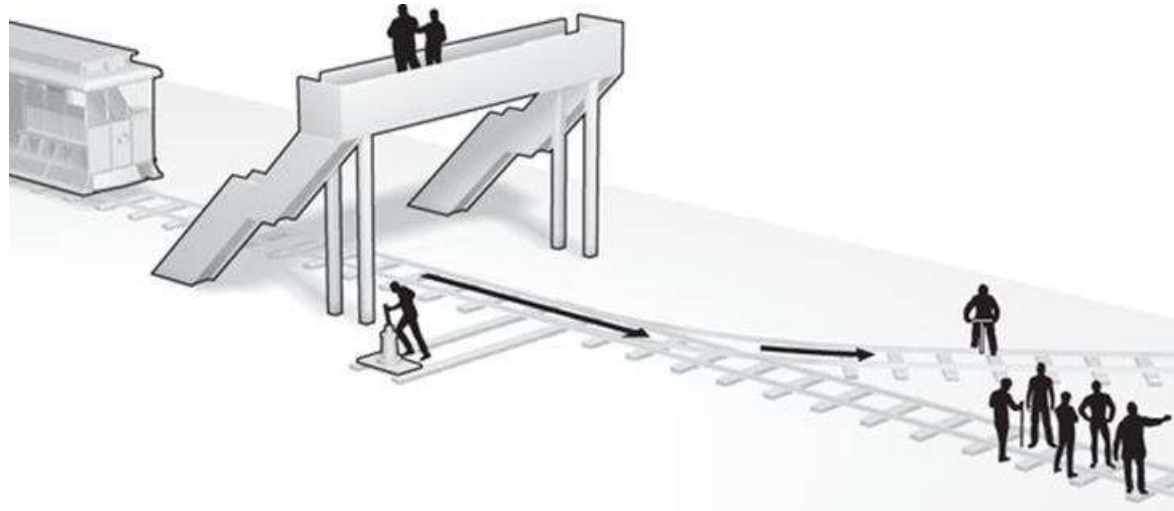
Doch vor einem groß angelegten Start müssen Gesetze geändert werden, denn nach heutiger Rechtslage ist das Platooning gar nicht erlaubt. Heute gilt für den Lkw-Verkehr ein Mindestabstand von 50 Metern. Wer ihn unterschreitet, riskiert ein Bußgeld von 80 Euro samt einem Strafpunkt in der Flensburger Verkehrssünderdatei.

Zur Diskussion: Grenzen der Entlastung des Fahrers?



Dilemma Problematik überbewertet?

Wie soll sich der Weichensteller entscheiden? Darf er die Weiche so stellen, dass eine Person getötet wird, um die anderen fünf zu retten?



Wie soll ein autonomes Fahrzeug für solch eine Situation programmiert werden?

Datenschutz und Zugriff auf Daten



Die drei zu trennenden Daten Themen

Rechtlicher Schutz der Daten



Datensicherheit



Fairer Zugang für Dritte



Das bisher **vernachlässigte Thema** in der öffentlichen Debatte.

Wozu die Versicherer die Daten benötigen

USA: Tesla-Kunde behauptet, sein Tesla Model S sei selbstständig gegen einen Anhänger gefahren

Posted on 12. Mai 2016 by TK- Beitragsbild: Screenshot KSL.com Berichterstattung



Ein Tesla-Kunde aus dem US-Bundesstaat Utah behauptet, sein Tesla Model S sei Minuten nachdem es bereits geparkt war selbstständig gegen einen Anhänger gefahren. Tesla sagt jedoch, der Fahrer hätte nicht ordnungsgemäß die Summon-Funktion (Herbeirufen) durchgeführt, das zeigt zumindest die Ereignisprotokolldatei (Logdatei), auf die der Autobauer zugreifen kann.

- Wie identifiziert man automatisierte Fahrzeuge?
- War das System zum Zeitpunkt des Unfalls aktiviert?
- War es die Schuld des Fahrers?
- Was passiert mit dem Schadenfreiheitsrabatt wenn der Fahrzeughalter nicht schuld ist?

*Voraussetzung ist aber eine **fairer diskriminierungsfreier Zugang** zu den Daten, wenn der VN einwilligt oder ein Gesetz einen Anspruch auf Zugang zu den Daten einräumt*

BGH zum Personenbezug der Daten

BGH Urteil BGH 1 StR 32/13 - Urteil vom 4. Juni 2013 (Detektiv und Peilsender)

- 39 Gegenstände, wie die hier verwendeten GPS-Empfänger, können aber einem bestimmten Einfluss durch Personen unterliegen, so dass etwa aufgrund der physischen oder räumlichen Nähe des GPS-Empfängers zu einer Person oder zu anderen Gegenständen, etwa dem von einer bestimmten/bestimmbaren Person genutzten Fahrzeug, an dem der GPS-Empfänger angebracht ist, eine indirekte Beziehung zu einer Person hergestellt werden kann. Fahrzeugortungsdaten als Sachdaten werden daher als Verhaltensdaten zu personenbezogenen Daten, wenn der Insasse dem Fahrzeug zugeordnet werden kann (zum Personenbezug von GPS-Standortdaten vgl. Dammann aaO § 3 Rn. 15 und 59, 69; zur Ortung von Arbeitnehmern bei der Anbringung von GPS-Empfängern an Dienst-Fahrzeugen vgl. Meyer, K&R 2009, 14, 19; zur GPS-Ortung im Arbeitsverhältnis vgl. auch Gola, [NZA 2007, 1139, 1143](#)).

Fairness beim Zugang zu den Fahrzeugdaten



eCall: Warnung vor Datenmonopol der Automobilhersteller

29. April 2015

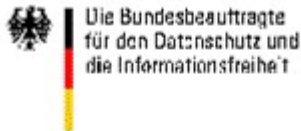
Das sogenannte eCall-Notrufsystem, das Rettungsdienste bei Autounfällen automatisch benachrichtigt, muss bis zum 31.03.2018 in allen neuen Auto-Modellen und in allen leichten Nutzfahrzeugen installiert sein. So sieht es ein europäischer Gesetzentwurf vor, dem das Europaparlament am Dienstag zugestimmt hat. Die Versicherungswirtschaft begrüßt die eCall-Verordnung, warnt aber vor einem Datenmonopol der Automobilhersteller.



Verordnung (EU) 2015/758 v. 29.4.2015 („E-Call Verordnung“), Erwägungsgründe:

(16) Die bordeigenen eCall-Systeme sollten sich auf eine interoperable, standardisierte, gesicherte und zugangsoffene Plattform für mögliche künftige bordeigene Anwendungen oder Dienste stützen, um die **Wahlfreiheit der Kunden und faire Wettbewerbsbedingungen** zu gewährleisten, Innovationen zu fördern und die Wettbewerbsfähigkeit der Informationstechnologiebranche der Union auf den Weltmärkten zu stärken. Da hierzu technische und rechtliche Grundlagen geschaffen werden müssen, sollte die Kommission nach Rücksprache mit allen beteiligten Interessenträgern — auch Fahrzeugherstellern und unabhängigen Anbietern — unverzüglich sämtliche Möglichkeiten zur Förderung und Bereitstellung einer derartigen zugangsoffenen Plattform prüfen und, falls angezeigt, eine diesbezügliche Gesetzgebungsinitiative einleiten. Ferner sollte das auf dem 112-Notruf basierende bordeigene eCall-System für eine angemessene Gebühr, die einen festgelegten nominellen Betrag nicht übersteigt, gemäß der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates (7) diskriminierungsfrei allen unabhängigen Anbietern für Reparatur- und Wartungszwecke zugänglich sein.

Aktuelle Empfehlungen der Datenschutzbeauftragten



Bonn, den 1. Juni 2017

Datenschutzrechtliche Empfehlungen
der Bundesbeauftragten für den Datenschutz und die Informationsfreiheit
zum automatisierten und vernetzten Fahren

Empfehlung 8:

Die Fahrzeugnutzer brauchen technische Möglichkeiten, um den Zugriff auf einzelne Datenkategorien im Fahrzeug selektiv zu gewähren oder zu entziehen, soweit keine rechtliche Bestimmung entgegensteht.

Versicherungsschutz bei Hackerangriffen



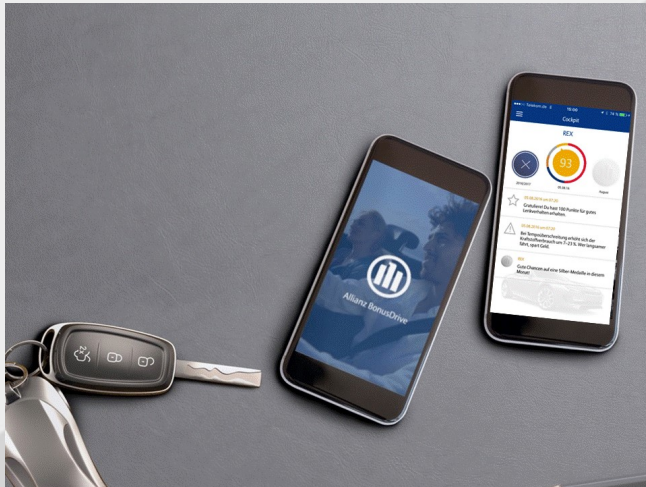
KFZ Haftpflicht

Im Falle eines Unfalls ist die Kfz-Haftpflichtversicherung eintrittspflichtig. Es liegt ein versicherter Gebrauch des Fahrzeugs vor. Zwar trifft den Fahrer in der Regel keine Schuld, doch haftet der Halter gemäß § 7 StVG, da er für Fehler in der Beschaffenheit des Fahrzeugs einzustehen hat (§ 17 III StVG).

Kaskoversicherung

Im Falle eines Unfalls ist die Vollkaskoversicherung eintrittspflichtig. Es liegt ein versichertes Ereignis („Unfall“) vor. Lediglich bei grob fahrlässiger Missachtung von Sicherheitsvorschriften des Herstellers droht dem Versicherungsnehmer der Verlust des Versicherungsschutzes

Telematiktarife der Versicherer



Zukünftige Tarifierung

Heutige Tarifierungsmerkmale



Fahrerkreis



Alter



Beruf



Regio/Typklasse



SFR



Jährliche Fahrleistung



Wohnort



... mögliche zusätzliche Faktoren

- **Fahrverhalten**
 - Beschleunigung
 - Bremsverhalten
 -



Was ist gerecht?



* Check24, Preis-Leistungsempfehlung, Stand 8.2.2017

Die Differenzierung nach Fahrverhalten Allianz BonusDrive für Privatfahrzeuge

Auszug Zusatzvereinbarung Allianz BonusDrive

4. Wie wird Ihr Fahrverhalten bewertet?

4.1 Wertung pro Fahrt

Jede Fahrt, deren Strecke mindestens 500 Meter beträgt, wird mit einer Punktzahl bewertet. Die Wertung pro Fahrt errechnet sich aus folgenden durch die BonusDrive-App ermittelten und übertragenen Fahrdaten:

- Beschleunigung,
- Bremsverhalten,
- Kurvenfahrverhalten,
- Geschwindigkeit,
- Tag, Zeit,
- Straßenart.

Die Wertung pro Fahrt in der BonusDrive-App auf einer Skala von 0-100 angezeigt. Dabei steht der Wert 0 für ein sehr schlecht bewertetes Fahrverhalten und der Wert 100 für ein sehr gut bewertetes Fahrverhalten.



Anforderungen des Datenschutzes

- Die bei Telematiktarifen anfallenden Daten sind deshalb in der Regel personenbezogen im Sinne des Bundesdatenschutzgesetzes (BDSG).
- Verantwortliche Stelle im Sinne des BDSG ist der Versicherer.
- Die Zulässigkeit der Datenerhebung und -verarbeitung kann sich insbesondere aus § 28 Abs. 1 BDSG (berechtigtes Interesse) oder einer Einwilligung ergeben, die den Voraussetzungen des § 4a BDSG genügt.
- Gegenüber dem Versicherer besteht ein Auskunftsrecht des Betroffenen über seine erhobenen und gespeicherten personenbezogenen Daten nach § 34 BDSG.

Anforderungen an die Bestimmtheit der Vereinbarung

- Die Vereinbarung der Nachlasskriterien muss **ausreichend bestimmt** sein (vgl. Klimke r+s 2015, 217-225).
- Dem AGB-rechtlichen Bestimmtheitsgebot sind jedoch da Grenzen gesetzt, wo eine genauere Darstellung der Anlässe für eine Preisanpassung **nicht möglich oder sinnvoll** ist. Auch **unbestimmte Anpassungskriterien** können ausreichen (so zum Mietrecht BGH MietRB 2012, 318). So ist es beispielsweise nicht erforderlich, dass der Versicherer komplizierte Formeln in seine AVB aufnimmt, da dies dem durchschnittlichen VN kaum Nutzen bringen würde. Dem Bestimmtheitsgebot ist daher genüge getan, wenn der VN die **generellen Kriterien**, anhand derer die Beitragsanpassung erfolgt, nachvollziehen kann (MüKo-VVG/Staudinger, § 40 Rn. 8).
- Die Details der Scoreermittlung müssen nach BGH (Schufa Urteil v. 28.1.2014, VI ZR 156/13) nicht offen gelegt werden, da das Interesse des Anwenders am Schutz dieses „Geschäftsgeheimnisses“ überwiegt.

**Vielen Dank für die
Aufmerksamkeit!**