

61. Deutscher Verkehrsgerichtstag

25. bis 27. Januar 2023 in Goslar

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis III

#### KI-Haftung im Straßenverkehr/Haftung beim autonomen Fahren

---

1. Die in Deutschland geltende Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters ist technikneutral und erfasst daher sowohl konventionell als auch durch KI gesteuerte Kraftfahrzeuge. Deshalb ist der zunehmende Betrieb autonomer Kraftfahrzeuge kein Anlass, die bewährte Halterhaftung aufzugeben oder zu ändern. Sie sollte vielmehr zum Schutz des Geschädigten unbedingt beibehalten werden, der so auf einfachem Weg den Halter des gegnerischen Kraftfahrzeugs und dessen Pflichtversicherer auf Schadensersatz in Anspruch nehmen kann. Die von der EU-Kommission in Aussicht genommene Richtlinie über KI-Haftung wird für die deutsche Verkehrsunfallhaftung keine Bedeutung erlangen.
2. Die von der EU-Kommission vorgeschlagene Anpassung der Produkthaftungsrichtlinie an digitale Produkte wird grundsätzlich unterstützt: Je mehr Einfluss der Hersteller auf die Steuerung des Kraftfahrzeugs gewinnt, desto stärker rückt die Produkthaftung als Regressinstrument des Kfz-Haftpflichtversicherers in den Fokus. Denn nicht mehr Fahrfehler, sondern vor allem Produktfehler des Kraftfahrzeugs werden dann Ursache von Unfällen sein.
3. Es wird empfohlen, den Anwendungsbereich der Produkthaftung so zu erweitern, dass auch beruflich genutzte Gegenstände einbezogen und Unternehmen als Geschädigte anerkannt werden.
4. Wenn sich in ferner Zukunft autonome Kraftfahrzeuge im Verkehr durchgesetzt haben und Unfälle so selten geworden sind, dass die vom Kraftfahrzeug ausgehende Gefahr keine Halterhaftung mehr rechtfertigt, wird man einen gesetzlichen Übergang von der Halterhaftung zur Produkthaftung des Herstellers überlegen können. Die Realisierung dieser Produkthaftung darf dann für den Geschädigten nicht schwieriger als bei der heutigen Halterhaftung sein.