

Digitalisierung in der Versicherungswirtschaft am Beispiel „Vernetztes Kfz“

Verein zur Förderung der Versicherungswissenschaft in Berlin e. V.

Berlin, 19. November 2015

Dr. Tibor Pataki, M.Jur. (Oxford)

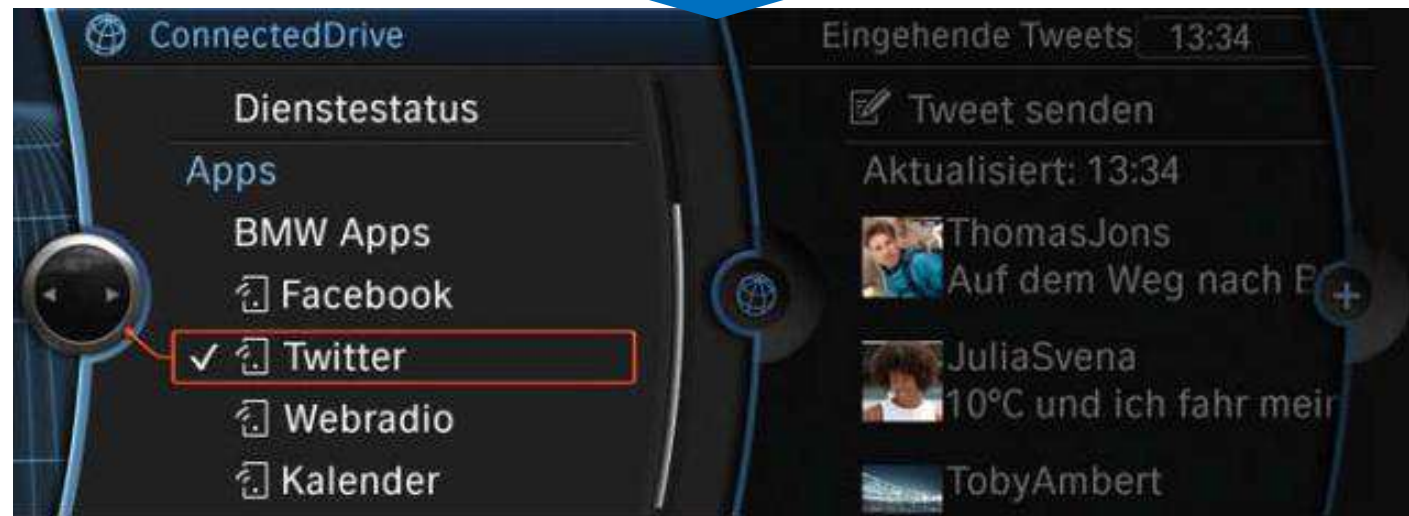


I. Das Vernetzte Kfz



Verein zur Förderung der
Versicherungswissenschaft in Berlin e. V.
am 19. November 2015

Was ist ein vernetztes Kfz?



Quelle: www.bmw.de/Connected_Drive

Damit verbundene Herausforderungen

Durch die Vernetzung wird das Fahrzeug zum „**Internet auf vier Rädern**“.



Gefahr eines faktischen Datenmonopols und dadurch Behinderung des Wettbewerbs im Kfz-Aftermarket zu Ungunsten des Verbrauchers.

Aber erst mit eCall wird die Vernetzung der Kfz massenmarktfähig

Mit der verpflichtenden Einführung des 112-eCall wird der Verbraucher dem OEM über den Kaufpreis des Fahrzeugs **Basiskomponenten der Vernetzung** finanzieren, d. h. ihm ein Stück weit die **Refinanzierung** seiner Telematik-Infrastruktur ermöglichen.

Der Verband forderte im Zusammenhang mit der **112-eCall-Typgenehmigungs-VO** deshalb gemeinsam mit seinen Interessenspartnern (dazu gehören Insurance Europe, alle nationalen und europäischen Verbänden im Kfz-Aftermarket und die Verbraucherschützer (vzbv)) eine **offene, standardisierte Kfz-Plattform**.

Damit soll dem Kfz-Halter

- die **Verfügungsgewalt** über die Kfz-Daten gegeben werden, so dass er entscheiden kann, ob und wem er welche Daten für welchen Zweck bereithält.
- durch den Wettbewerb verschiedener Anbieter ermöglicht werden, aus einer Vielzahl von Dienstleistungsangeboten das für ihn beste und günstigste auswählen zu können (**Wahlfreiheit**).

Weiterer Zeitplan

- Die **eCall-Typgenehmigungs-VO** tritt ab dem **31. März 2018** Inkraft. Ab dann wird das staatliche Notrufsystem zur Erlangung einer Typgenehmigung für alle neuen Pkw- und leichten Nutzfahrzeug-Modelle verpflichtend.
- Die EU-KOM soll die Notwendigkeit und Festlegung von Anforderungen an eine interoperable, standardisierte, sichere und frei zugängliche Plattform prüfen und einen Legislativvorschlag bis spätestens Mai 2017 vorlegen.
- Entsprechende Arbeiten laufen in der C-ITS (*Cooperative Intelligent Transport Systems*)-*Deployment Plattform* mit den Stakeholdern.



Lobby-Aktivitäten: Position der Versicherer (1)

- Kein Exklusivrecht für Kfz-Hersteller (**kein Datenmonopol**)
- Der Kfz-Halter muss die **Wahlfreiheit und Verfügungsgewalt** darüber haben, ob und wem er welche Kfz-Daten für welche Zwecke zur Verfügung stellt. Ausnahme: Kfz-Daten, die für die Fahrzeugsicherheit oder für den Kfz-Hersteller zur Weiterentwicklung seiner Fahrzeuge maßgeblich sind.
- Um eine **Vielfalt an Mehrwertdiensten** zu ermöglichen und Anreize für neue Geschäftsmodelle und Innovationen zu setzen, ist ein sicherer und standardisierter Zugang zu einem **maximal möglichen Datenkranz** zu schaffen. Wenigstens sollte es sich hierbei um die Daten handeln, die auch Kfz-Hersteller für ihre Service-Angebote nutzen.



Lobby-Aktivitäten: Position der Versicherer (2)

- Dafür ist schnellstmöglich eine **offene, standardisierte, interoperable und zugleich sichere Kfz-Plattform** für den Austausch von Kfz-Daten zu schaffen.
- Bestehende **proprietäre** (herstellerabhängige) Lösungen behindern den Wettbewerb, da sie Angebote Dritter erschweren und preislich unattraktiv machen.
- Nur durch eine **zügige (!) Umsetzung** besagter Kfz-Plattform lässt sich vermeiden, dass es zu irreparablen Verwerfungen im Kfz-Aftermarket kommt. Diese ist **regulatorisch zu regeln**. Freiwillige Selbstverpflichtungen reichen hierfür nicht.
- Im Umgang mit Kfz-Daten ist der **Datenschutz** neu zu regeln. Dem Fahrer ist in Hinblick auf die Verwendung seiner Kfz-Daten größtmögliche Transparenz und datenschutzrechtliche Sicherheit zu gewähren.

Die Versicherungsbranche steht mit ihrer Position nicht alleine da

- Diese wird geteilt und unterstützt von der gesamten europäischen Versicherungswirtschaft, repräsentiert durch **Insurance Europe**,
- ebenso von **AFCAR** (Alliance for the Freedom of Car Repair) – einem Zusammenschluss europäischer und internationaler Verbände im Kfz-Aftermarket,
- **CLEPA** (Europäischer Verband der Automobilzulieferer),
- **Leaseurope**,
- auf nationaler Ebene vom **ADAC**, **ZDK** und weiteren „nationalen Pendanten“ der in AFCAR organisierten Verbände,
- aber auch von Verbraucherschützern (Verbraucherzentrale Bundesverband **vzbv**).



II. Haftung bei hochautomatisierten Fahren



Rechtliche Implikationen des hochautomatisierten Fahrens

1. **Straßenverkehrsrechtlicher Anpassungsbedarf**
2. **Verantwortlichkeit des Fahrers**
3. **Halterhaftung**
4. **Produkthaftung**
5. **Daten im Fahrzeug**

1. Straßenverkehrsrechtlicher Anpassungsbedarf

Anpassungsbedarf besteht

Prämissen hochautomatisierten Fahrens:

- Das System übernimmt Quer- und Längsführung für einen gewissen Zeitraum (bei jederzeitiger Übernahmebereitschaft des Fahrers)
- Hochautomatisiertes Fahren schafft einen individuellen Mehrwert, je mehr
 - der Fahrer von seiner Fahraufgabe entlastet wird und
 - der Fahrer diese Entlastung (für geeignete fahrfremde Tätigkeiten) nutzen kann.

Die straßenverkehrsrechtlichen Vorschriften „brems(t)en“:

- Das Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (**WÜ**) verlangte bisher, dass der Fahrzeugführer *dauernd* sein Fahrzeug beherrschen muss (Art.8 Abs. 5).
- Die internationalen technischen Vorschriften für Kraftfahrzeuge schließen aktive automatisierte Lenkeingriffe bei Geschwindigkeiten oberhalb 10 km/h derzeit aus (**ECE-R 79** Lenk- und Bremsanlagen).
- Die Verkehrsregeln der **StVO** basieren auf der Prämisse, dass ein Mensch das Fahrzeug führt und dem Straßenverkehr uneingeschränkte Aufmerksamkeit widmet.

1. Straßenverkehrsrechtlicher Anpassungsbedarf

Anpassung des Wiener Übereinkommens

- Wiener Übereinkommen über den Straßenverkehr (WÜ)
 - Als völkerrechtlicher Vertrag am 8.11.1968 geschlossen.
 - Von 72 Nationen unterzeichnet.
 - Verpflichtet die Vertragsstaaten zu einheitlichen Verkehrsregeln (keine unmittelbare Geltung gegenüber dem Bürger).

- Anpassung des Vertragstextes – u. a. auf Antrag Deutschlands – beschlossen:
Neuer Art. 8 Abs. 5bis:
*Vehicle systems (...) shall be deemed to be in conformity with paragraph 5 of this Article and with paragraph 1 of Article 13, when such systems can be **overridden or switched off** by the driver.*
 - Systeme, die die Führung eines Fahrzeuges beeinflussen, sind zulässig, wenn sie jederzeit vom Fahrer **übersteuert oder abgeschaltet** werden können.

1. Straßenverkehrsrechtlicher Anpassungsbedarf

Rechtliche Unklarheiten bzgl. Änderung WÜ

- Begriff „übersteuerbar“ ist auslegungsfähig.
 - Sofortige Übersteuerbarkeit vs. Übersteuerung nach Aufforderung durch das System?
 - „Fahren ohne Fahrer“ bleibt unzulässig.

- Art. 8 Abs. 6 WÜ: „Der Führer eines Fahrzeugs muss alle anderen Tätigkeiten als das Führen seines Fahrzeugs vermeiden“
 - Berechtigung des Fahrers zu „fahrfremden Tätigkeiten“?

- Verweis auf UN/ECE-Regeln
 - UN/ECE R Nr. 79 (technische Beschaffenheit/Lenkanlagen)

1. Straßenverkehrsrechtlicher Anpassungsbedarf

Weiterer straßenverkehrsrechtlicher Anpassungsbedarf

- **UN/ECE R Nr. 79** (technische Fahrzeugbeschaffenheit/Lenkanlagen)
 - Die Vorschriften gelten im Verhältnis zum WÜ als leicht änderbar.
 - Es ist beabsichtigt, eine automatische Quersteuerung geschwindigkeitsunabhängig zuzulassen.

- **Die StVO** geht davon aus, dass ein Mensch das Fahrzeug führt.
 - § 1 Abs. 1 : *„Die Teilnahme am Straßenverkehr erfordert ständige Vorsicht und gegenseitige Rücksicht.“*
 - § 3 Abs. 1 *„Wer ein Fahrzeug führt, darf nur so schnell fahren, dass das Fahrzeug...“*
 - § 23 Abs. 1a *„Wer ein Fahrzeug führt, darf ein Mobil- oder Autotelefon nicht benutzen, wenn ...“*

- Jedoch: Kein explizites Verbot hochautomatisierten Fahrens.

- Ggf. klarstellende Regelung über fahrfremde Tätigkeiten und Aufmerksamkeitsanforderungen.

1. Straßenverkehrsrechtlicher Anpassungsbedarf

Ergebnis

- Es besteht straßenverkehrsrechtlicher Änderungsbedarf für den Paradigmawechsel vom Fahrerassistenzsystem zur hochautomatisierten Fahrfunktion.
- Es gibt keine grundlegenden Hürden für die erforderlichen straßenverkehrsrechtlichen Anpassungen.

Aber

2. Verantwortlichkeit des Fahrers

... es stellt sich die Frage der

- strafrechtlichen und
- zivilrechtlichen

Verantwortlichkeit des Fahrers für Fahrfehler, die dem Fahrzeug bei hochautomatisierter Fahrt unterlaufen (z. B. defekte Sensoren, fehlende Übernahmeaufforderung, Falschinterpretation der Verkehrssituation durch Software).

2. Verantwortlichkeit des Fahrers

Modell 1 – Keine Fahrerverantwortung bei hochautomatisierter Fahrt

Für Fahrfehler des Fahrzeugs trifft den Fahrer bei hochautomatisierter Fahrt **keinerlei Fahrerantwortung**, solange er sich konform mit den Vorgaben für das jeweilige Fahrzeug verhält (= „Nutzerhandbuch-Konformität“).

Beispiel: Fahrzeug „übersieht“ temporäre Geschwindigkeitsbegrenzung auf der Autobahn. Fahrer wäre ggf. übernahmebereit, achtet aber nicht auf den Verkehr, weil das Fahrzeug selbst steuert. Das Fahrzeug wird geblitzt und verursacht einen Unfall.

- Fahrer trifft keine Verantwortung für die Geschwindigkeitsübertretung.
- Fahrer haftet generell nicht aus Verschulden am Unfall i. S. v. § 823 BGB.

2. Verantwortlichkeit des Fahrers

Modell 2 – Fahrerverantwortung auch beim hochautomatisierten Fahren

Der Fahrer bleibt auch bei hochautomatisierter Fahrt für das Fahrgeschehen verantwortlich – auch bei Vornahme erlaubter fahrfremder Tätigkeiten.

- Ordnungswidrigkeiten- / Strafrecht:
 - Fahrer entgeht dem Tatvorwurf (nur), wenn er im Einzelfall nicht fahrlässig gehandelt hat.
 - Es kommt auf sämtliche Umstände an (z. B. Zuverlässigkeit der Fahrsysteme; individuelle Möglichkeiten, Fehlfunktion zu erkennen und zu vermeiden.)

- Verschuldenshaftung:
 - Ein Verschulden des Fahrers ist trotz hochautomatisierter Fahrt individuell zu prüfen.
 - Übernahmeaufforderung des Systems an den Fahrer – Zeitraum?
 - Überwachungsnotwendigkeit des Verkehrsgeschehens und der Fahrfunktion?
 - Ausgestaltung durch die Rechtsprechung

2. Verantwortlichkeit des Fahrers

Verfassungsrechtliche Bedenken gegen Entlassung des Fahrers aus der Verantwortung beim hochautomatisierten Fahren?

- Gefahrenpotential des Kfz auch bei hochautomatisierter Fahrt.
- Widerspricht der völlige Kontrollverzicht durch den Fahrer dem Recht auf körperliche Unversehrtheit potentieller Verkehrsoffer, Art. 2 Abs. 2 GG?

Ausblick

- Bis zu einer möglichen gesetzlichen Neuregelung verbleibt es bei der Verschuldenshaftung des Fahrers auch beim hochautomatisierten Fahren
 - Überwachung der Fahrsituation;
 - Unverzögliche Wahrnehmung der Übernahmeaufforderung durch das System.
- Eventuell jedoch Konkretisierungen der Verhaltensanforderungen an den Fahrer durch die Rechtsprechung (Fahrlässigkeitsmaßstab).

3. Halterhaftung

Schwerpunktverlagerung auf die Betriebsgefahr

Folge des hochautomatisierten Fahrens für die Unfallregulierung

- Bedeutungsverlust der Verschuldenshaftung des Fahrers nach § 823 BGB.
- Bedeutungsgewinn der verschuldensunabhängigen Halterhaftung nach § 7 StVG.

Grund:

- Unfälle werden auch bei hochautomatisiertem Fahren eintreten.
- Ggf. jedoch kein Fahrlässigkeitsvorwurf an den Fahrer wegen „regelkonformen“ Verhaltens.

4. Produkthaftung

Mit der Verbreitung hochautomatisierten Fahrens wird die Produkthaftung der Fahrzeughersteller an Bedeutung gewinnen.

- Komplexe hochautomatisierte Fahrsystemen können zahlreiche potentielle Fehlerquellen haben.
 - Fehlerhafte Sensoren.
 - Konstruktionsfehler.
 - Fehlerhafte Selbstdiagnose.
 - Cyber Kriminalität.

- Erfahrung mit hochautomatisierten Fahrsystemen müssen erst noch gesammelt werden.

4. Produkthaftung

Folgen:

- Produkthaftungsansprüche sind nicht geeignet, Verkehrsoffer zu entschädigen: Nachweis von Produktfehler und Kausalität!
- **Erster Ansprechpartner des Verkehrsoffers bleibt die Kfz-Versicherung.**

5. Daten in hochautomatisierten Fahrzeugen

- Datenerhebung und -speicherung in hochautomatisierten Fahrzeugen für Feststellung des Fahrmodus und die Ermittlung der Unfallursache erforderlich
- Notwendigkeit einer technischen Vorrichtung zur Aufklärung des Unfallgeschehens, um so Systemhandlungen und Eingriffe des Fahrers beweis-sicher zu dokumentieren (Ergebnis des 53. Verkehrsgerichtstages in Goslar)
 - Systemaktivität (exakte Zeitpunkte hochautomatisierten Fahrens).
 - Unfalldaten zur Ermittlung der Unfallursache.
 - ggf. Fahreraktivitätsdaten (z. B. Blickrichtung des Fahrers).
- Normierung und Standardisierung der im Fahrzeug zu speichernden Daten (über EU-Typgenehmigung)
 - Datenfelder.
 - Datenformat.
 - einheitliche Ausleseplattform.

Ansprechpartner

Herzlichen Dank für Ihre Aufmerksamkeit.

Wilhelmstraße 43 / 43 G, D-10117 Berlin
Postfach 08 02 64, D-10002 Berlin
Tel.: +49 30 2020-5000
Fax: +49 30 2020-6000

51, rue Montoyer
B-1000 Brüssel
Tel.: +32 2 28247-30
Fax: +32 2 28247-39

www.gdv.de  [@gdv_de](https://twitter.com/gdv_de)

