

Rechtliche Aspekte des automatisierten Fahrens



Agenda

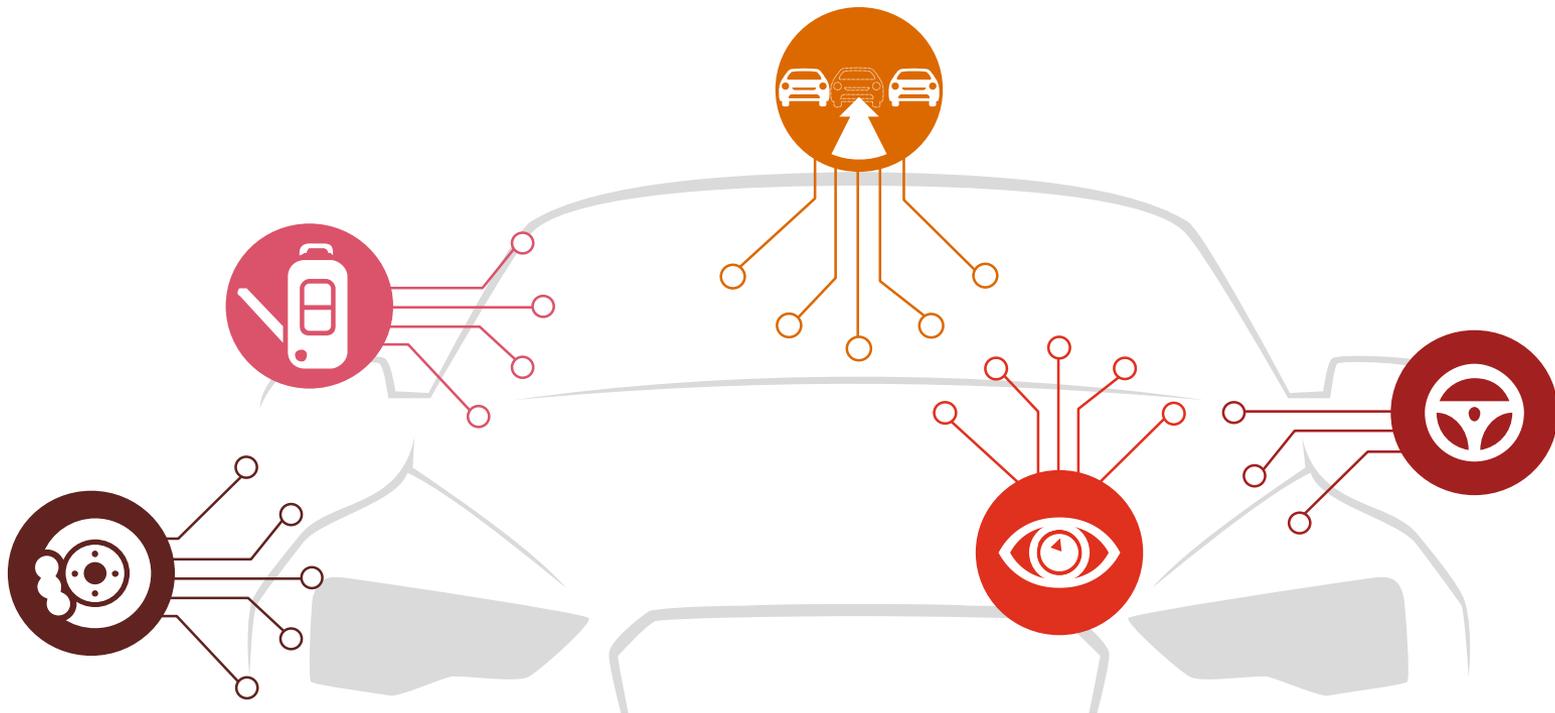
- 1 Begriff und Stufen des automatisierten Fahrens
- 2 Stand der Gesetzgebung
- 3 Weiterer Rechtsetzungsbedarf
- 4 Fazit

Begriff und Stufen des automatisierten Fahrens

1

Begriff

Unter automatisiertem Fahren ist die Verwendung von Fahrzeugen zu verstehen, die dem Fahrer bestimmte oder alle Tätigkeiten, die erforderlich sind, damit das Fahrzeug fährt, abnehmen.



Stufen (1/2)

Stufe 1

Bedienungshilfen

Bestimmte Assistenzsysteme helfen bei der Bedienung des Fahrzeugs, wie beispielsweise der Abstandsregeltempomat.

Stufe 2

Teilautomatisierung

Funktionen wie automatisches Einparken, Spurhalten, allgemeine Längsführung, Beschleunigen, Abbremsen werden von Assistenzsystemen übernommen, zum Beispiel vom Stauassistenten.

Stufe 3

Hochautomatisierung

Der Fahrer muss das System nicht dauernd überwachen. Das Fahrzeug führt selbständig Funktionen wie etwa Spurhalten durch. Der Fahrer kann sich anderen Dingen zuwenden, wird aber bei Bedarf vom Fahrzeug aufgefordert, die Führung zu übernehmen.

Stufen (2/2)

Stufe 4

Vollautomatisierung mit Fahrer

Die Führung des Fahrzeugs wird dauerhaft vom System übernommen. Werden die Fahraufgaben vom System nicht mehr bewältigt, kann der Fahrer aufgefordert werden, die Führung zu übernehmen.

Stufe 5

Vollautomatisierung ohne Fahrer

Bei der höchsten Stufe des automatisierten Fahrens ist kein Fahrer notwendig. Abgesehen davon, dass das Ziel festgelegt und das System gestartet werden muss, ist kein menschliches Eingreifen erforderlich. Fahrzeuge der Stufe 5 haben dementsprechend keinen Fahrer, sondern nur Passagiere.

Vgl. Bundesanstalt für Straßenwesen (BASt), Rechtsfolgen zunehmender Fahrzeugautomatisierung, Forschung kompakt, Ausgabe 11/2012, S. 1

Stand der Gesetzgebung

2

Überblick

Achtes Gesetz zur Änderung des Straßenverkehrsgesetzes vom 16. Juni 2017, in Kraft getreten am 21. Juni 2017

- Regelungen für Fahrzeuge der ersten drei Stufen
- Noch keine Regelungen für Fahrzeuge der Stufen 4 und 5
- Gesetzgeber will laut Gesetzesbegründung „weitreichenden technischen Entwicklungen“ Rechnung tragen
- Änderungen Teil der im September 2015 von der Bundesregierung beschlossenen „Strategie automatisiertes und vernetztes Fahren – Leitanbieter bleiben, Leitmarkt werden, Regelbetrieb einleiten“

Prinzipielle Zulässigkeit bei bestimmungsgemäßem Gebrauch



§ 1a Abs. 1 StVG

Der Betrieb eines Kraftfahrzeugs mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion ist zulässig, wenn die Funktion bestimmungsgemäß verwendet wird.

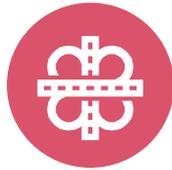
Legaldefinition für automatisierte Fahrzeuge

§ 1a Abs. 2 StVG

Kraftfahrzeuge, die über technische Ausrüstung verfügen, die kumulativ sechs Voraussetzungen erfüllt:



**Kann
Fahrzeug
steuern**



**Kann
Verkehrs-
vorschriften
entsprechen**



**Ist jederzeit
durch
Fahrzeug-
führer
manuell
übersteuer-
bar**



**Kann
Erforderlich-
keit der
eigen-
händigen
Fahrzeug-
steuerung
durch
Fahrzeug-
führer
erkennen**



**Kann dem
Fahrzeug-
führer diese
Erforderlich-
keit mit
ausreichen-
der Zeit-
reserve
wahrnehm-
bar anzeigen**



**Weist auf
eine der
System-
beschreibung
zuwider-
laufende
Verwendung
hin**

Klarstellung zum Fahrzeugführer



§ 1a Abs. 4 StVG

Fahrzeugführer ist auch derjenige, der eine hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktion im Sinne des Absatzes 2 aktiviert und zur Fahrzeugsteuerung verwendet, auch wenn er im Rahmen der bestimmungsgemäßen Verwendung dieser Funktion das Fahrzeug nicht eigenhändig steuert.

Pflichten des Fahrzeugführers

§ 1b StVG

Fahrzeugführer darf sich während der Fahrzeugführung mittels hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktionen vom Verkehrsgeschehen und der Fahrzeugsteuerung abwenden

Aber: Fahrzeugfahrer muss derart wahrnehmungsbereit bleiben, dass er seiner Pflicht nach § 1b Abs. 2 StVG jederzeit nachkommen kann

Pflicht nach § 1b Abs. 2 StVG:
Fahrzeugführer muss Fahrzeugführung unverzüglich wieder übernehmen, wenn ...

... das hoch- oder vollautomatisierte System ihn dazu auffordert oder wenn er erkennt oder aufgrund offensichtlicher Umstände erkennen muss, dass Voraussetzungen für bestimmungsgemäße Verwendung der hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktionen nicht mehr vorliegen

Besondere Haftungshöchstgrenzen

Besondere Höchstbeträge für Haftung des Ersatzpflichtigen, wenn Schaden aufgrund der Verwendung einer hoch- oder vollautomatisierten Fahrfunktion



§ 12 Abs. 1 Satz 1 StVG



Personenschäden
€10 Mio.



Sachschäden
€2 Mio.

Verdoppelung der üblichen Beträge

Einführung einer Black Box

- § 63a StVG
- Datenverarbeitung
- Zweck: Fahrzeugführer soll sich nicht pauschal auf Versagen des Systems berufen können
- Aufzeichnungen können aber auch entlastende Wirkung haben



Verordnungsermächtigungen



Verordnungsermächtigungen

- Ergänzung in § 6 StVG (Ausführungsvorschriften)
- Fragen, die das automatisierte Fahren aufwirft, können in Rechtsverordnungen geregelt werden
- Insbesondere: Einsatz von voll-automatisierten Fahrfunktionen im niedrigen Geschwindigkeitsbereich in komplexen Verkehrsumgebungen wie Parkflächen

Evaluierung der neuen Regelungen



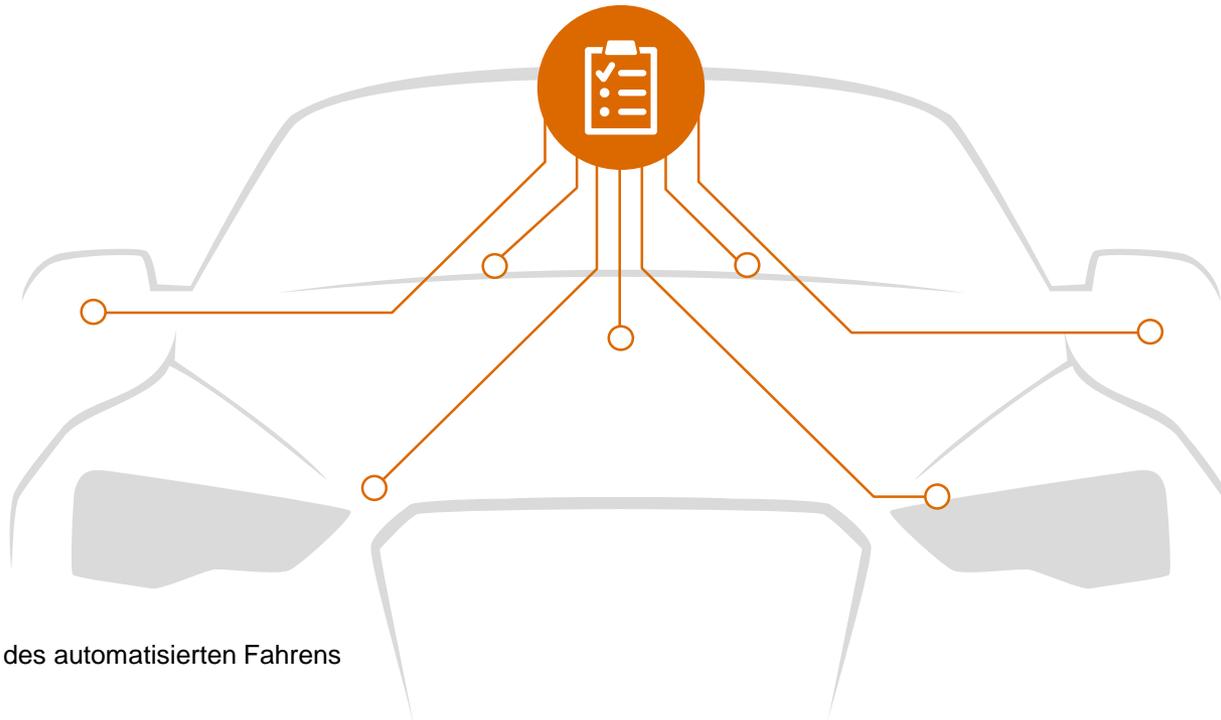
Evaluierung der neuen Regelungen

- § 1c Satz 1 StVG
- Verantwortlich: BMVI
- Nach 2019
- Unterrichtung des Deutschen Bundestages

Bewertung der Novelle

Neuregelungen schaffen prinzipiell Rechtsklarheit für
Betrieb automatisierter Fahrzeuge der ersten drei Stufen

Aber: Umfassende Zulassung von Fahrzeugen der Stufe 3?



Weiterer Rechtsetzungsbedarf

3

Änderung des Wiener Übereinkommens

● Übereinkommen über Straßenverkehr vom 8. November 1968, unterzeichnet in Wien („Wiener Übereinkommen“)

● Vereinbarung beruht auf Vorstellung, dass jedes Fahrzeug einen Fahrzeugführer hat

● Stufe 5: kein Fahrer, nur Passagiere

● Änderung des Wiener Übereinkommens wird vorbereitet

● Regulierungsgrad?



Erneute Anpassung des Straßenverkehrsrechts (1/2)

StVG, StVO, StVZO

Haftung

Bisheriges Haftungsregime
passt für Stufen 1 bis 3

Stufen 4 und 5:
Haftungsregime in Frage gestellt

Ersatzpflicht des Fahrzeugführers ergibt bei
Stufe 4 kaum und bei Stufe 5 keinen Sinn

Halterhaftung könnte
weiterhin sinnvoll sein

Jedenfalls adäquates
Haftungsregime erforderlich



Erneute Anpassung des Straßenverkehrsrechts (2/2)

Dilemmasituationen

Fahrzeugführer handelt regelmäßig rechtswidrig, aber entschuldigt, so dass keine Bestrafung

Grundgesetzliche Vorgabe: keine Abwägung Leben gegen Leben

Gesetzgeber wird es daher verwehrt sein, Software zuzulassen, die für solche Situationen Standardlösung vorsieht

Möglicher Ausweg: Zulassungsentscheidung bezieht sich nur auf eine Version, die zu den Dilemmasituationen noch der Konfiguration bedarf

Fazit

4

Fazit

01 Deutscher Gesetzgeber hat mit Änderungen des StVG weitgehend Rechtssicherheit hinsichtlich der Stufen 1 bis 3 geschaffen

02 Lediglich Regelungen zu Stufe 3 hätten etwas eindeutiger ausfallen können, da unklar bleibt, in welchem Umfang sich Fahrer vom Verkehrsgeschehen abwenden darf

03 Zulassung weiterer Stufen automatisierten Fahrens erst möglich bzw. sinnvoll, wenn Wiener Übereinkommen geändert

04 Erneute Änderungen werden sehr viel umfangreicher sein als die Änderungen von 2017

Kontakt



Dr. Matthias v. Kaler
Rechtsanwalt, Senior Manager
PwC Legal Berlin

Tel. +49 30 2636-2471
Mobil +49 175 2215014
matthias.kaler@pwc.com



Dr. Sylvia Wieser
Senior Associate
PwC Strategy& Wien

Tel. +43 1 518229-26
Mobil +43 664 5152926
sylvia.wieser@pwc.com

© 2018 PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft.
Alle Rechte vorbehalten. „PwC Legal“ bezeichnet in diesem Dokument die PricewaterhouseCoopers Legal Aktiengesellschaft Rechtsanwaltsgesellschaft, die zum Netzwerk der PricewaterhouseCoopers International Limited (PwCIL) gehört. Jede der Mitgliedsgesellschaften der PwCIL ist eine rechtlich selbstständige Gesellschaft.