

## EMPFEHLUNG

### Arbeitskreis II

#### Automatisiertes Fahren (Zivilrechtliche Fragen)

- Risiken der neuen Technik
- Wer haftet, wenn die Technik versagt?
- Brauchen wir ein neues Haftungssystem?

- 
1. Der Gesetzgeber sollte klar zwischen hochautomatisierten und vollautomatisierten Fahrfunktionen unterscheiden. Er sollte die Regelungen in § 1a und b StVG auf hochautomatisierte Fahrfunktionen beschränken.
  2. Der Gesetzgeber sollte klarstellen, dass das Verbot der Nutzung der in § 23 Abs. 1a StVO genannten elektronischen Geräte (Handy etc.) im hochautomatisierten Fahrtrieb nicht gilt.
  3. Es besteht keine Veranlassung, das geltende Haftungssystem (Halter-, Fahrer- und Herstellerhaftung) für den Betrieb hochautomatisierter und vollautomatisierter Fahrzeuge zu verändern.
  4. Der Gesetzgeber sollte die Mindestdeckungssumme der Kfz-Haftpflichtversicherung von derzeit 7,5 Millionen auf 10 Millionen Euro erhöhen und damit einen Gleichklang mit den Haftungshöchstbeträgen des § 12 StVG herstellen.
  5. Die Speicherung der in § 63a Abs. 1 StVG genannten Daten sollte sowohl im Fahrzeug selbst als auch bei einem unabhängigen Dritten erfolgen. Auch im letztgenannten Fall bleibt Adressat der Übermittlungsverpflichtung gemäß § 63a Abs. 3 StVG allein der Halter. Die Einzelheiten sollte der Gesetzgeber unverzüglich regeln.

#### § 63a

##### *Datenverarbeitung bei Kraftfahrzeugen mit hoch- oder vollautomatisierter Fahrfunktion*

(1) Kraftfahrzeuge gemäß § 1a speichern die durch ein Satellitennavigationssystem ermittelten Positions- und Zeitangaben, wenn ein Wechsel der Fahrzeugsteuerung zwischen Fahrzeugführer und dem hoch- oder vollautomatisierten System erfolgt. Eine derartige Speicherung erfolgt auch, wenn der Fahrzeugführer durch das System aufgefordert wird, die Fahrzeugsteuerung zu übernehmen oder eine technische Störung des Systems auftritt.