

KI und Haftung

Zwischen Revolution und „nichts Neues“

David Messner-Kreuzbauer

Verkehrsrechtstag WU Wien, 19. Oktober 2023

Ein paar Fehlfunktionen zum Einstieg

- 2 -

The Guardian

Opinion Sport Culture Lifestyle More

BBC NEWS Sign in

Home | War in Ukraine | Climate | Video | World | UK | Business

Tech

Self-driving car stopp
Francisco police
© 12 April 2022

The New York Times

Driverless Car Gets Stuck in Wet Concrete in San Francisco

Though driverless cars have not been blamed for any serious injuries or crashes in the city, they have been involved in several jarring episodes.

Share full article

376

GETTY IMAGES
Cruise has been developing autonomous-driving technology

By Chris Vallance
Technology Reporter

Lands for driverless car
ancisco

Struktur

- 3 -

- Haftungsrecht unter Innovationsdruck

Offene Fragen de lege lata

Europäische Gesetzgebungsinitiativen

Haftungsrecht unter Innovationsdruck

- 4 -

Was ist KI?

Artefakte, die tatsächliches menschliches oder (ideales) rationales Verhalten oder Denken erreichen sollen.

(so im Wesentlichen *Russell/Norvig, Artificial Intelligence – A Modern Approach, 3. Auflage 2016*)

Schwerpunkt der aktuellen Diskussion: Überwindung „deterministischer“ Programmierung durch planmäßig nicht im Einzelnen nachvollziehbare Abläufe („maschinelles Lernen“, künstliche neuronale Netze...)

Haftungsrecht unter Innovationsdruck

- 5 -

Revolutionsbedarf...

Unausweichlich verursachen Softwareagenten ... Verantwortungslücken, da ihr autonomes Handeln einen massiven Kontrollverlust menschlicher Akteure mit sich bringt. Zugleich aber nimmt die Abhängigkeit der Gesellschaft von autonomen Softwareagenten im großen Maßstab zu und es ist äußerst unwahrscheinlich, dass die Gesellschaft auf deren Nutzung verzichtet.

Teubner, Digitale Rechtssubjekte?, AcP 218 (2018) 155 (157)

Hauptvorschläge der „Revolutionspartei“:

- „e-Person“ (→ inzwischen wohl verworfen)
- Gefährdungshaftung, ggf mit Beschränkungen (→ noch denkbar)

Haftungsrecht unter Innovationsdruck

- 6 -

...oder „Technikfestigkeit“?

„Durch die Autonomisierung des Autofahrens entstehen neue (Schadens-)Fallkonstellationen, die aber mit den bestehenden Haftungsregeln (§§ 1293 ff ABGB; EKHG; PHG) sachgerecht gelöst werden können.“

Harnoncourt, Haftungsrechtliche Aspekte des autonomen Fahrens, ZVR 2016, 546 (Verkehrsrechtstag 2016)

„Die in Deutschland geltende Gefährdungshaftung des Kraftfahrzeughalters ist technikneutral und erfasst daher sowohl konventionell als auch durch KI gesteuerte Kraftfahrzeuge. Der zunehmende Betrieb autonomer Kraftfahrzeuge ist kein Anlass, die bewährte Halterhaftung aufzugeben oder zu ändern.“

Empfehlungen des 61. Deutschen Verkehrsgerichtstags 2023.

Haftungsrecht unter Innovationsdruck

- 7 -

„Die derzeitigen nationalen Haftungsvorschriften, insbesondere die Vorschriften über die verschuldensabhängige Haftung, sind für die Bearbeitung von Haftungsansprüchen für Schäden, die durch KI-gestützte Produkte und Dienstleistungen verursacht werden, nicht geeignet. ... Die besonderen Merkmale der KI, darunter **Komplexität, Autonomie und Undurchsichtigkeit** (der sogenannte „Blackbox“-Effekt), können die Ermittlung der haftbaren Person und die Erfüllung der Voraussetzungen für eine erfolgreiche Haftungsklage für die Opfer erschweren oder unerschwinglich machen.“

Begründung des Vorschlags einer Richtlinie über KI-Haftung vom 28.9.2022, COM(2022) 496 final

Haftungsrecht unter Innovationsdruck

- 8 -

Normativ spezifische Risiken von KI

- Komplexität, Undurchsichtigkeit? (→ Beweisebene)
- Verdrängung der Handelnden? (→ betrifft jedes technische Hilfsmittel)
- Besondere Gefährlichkeit? (→ nicht jede Anwendung)
- Vernetzung, Beeinflussbarkeit? (→ betrifft auch konventionelle Technik)
- Interaktion mit der Außenwelt? (→ betrifft auch konventionelle Technik)
- Massenhafter Einsatz? (→ kann ggf Produkthaftung unterstützen)

Struktur

- 9 -

Haftungsrecht unter Innovationsdruck

- Offene Fragen de lege lata

Europäische Gesetzgebungsinitiativen

Offene Probleme de lege lata

- 10 -

Haftungsgründe

- Verschuldenshaftung (→ Bedeutungsverlust)
- Halterhaftung EKHG (→ unproblematisch)
- Produkthaftung: Produkteigenschaft (§ 4 PHG)
 - Bei KfZ selbst offenkundig, aber auch bzgl Software herrschend (in RL-Entwurf klargestellt)
- Produkthaftung: Fehlerhaftigkeit autonomer Produkte (§5 Abs 1 PHG)
 - Vergleichsmaßstab konventionelles KfZ abzulehnen
 - Maßstab für Produktionsfehler („Ausreißer“) und Designfehler verschieden
 - Trainingsmängeln besser als Produktionsfehler anzusehen, daher strenge Haftung

Offene Probleme de lege lata

- 11 -

Haftungsbefreiung und Regress

- Verändertes Potenzial für Dritteingriffe (§ 9 EKHG, Grenzen der Fehlerhaftigkeit)
 - Restriktive Tendenz in der Literatur
 - Bei Wandel des Hintergrundrisikos mE aber Entlastung (bzw Ausgleich nach VOEG) denkbar
- Interne Aufteilung (§ 11 Abs 1 EKHG, 12 Abs 2 PHG)
 - Problem der relativen Gefahrenbeherrschung
 - Verschiebung zu Produzent:innen (Programmier-, Update- und Trainingsverantwortliche)

Offene Probleme de lege lata

- 12 -

Infrastruktur

Haftung der Gebietskörperschaften für nicht KI-gerechte Infrastruktur?

→ Verantwortung primär bei der Gesetzgebung

→ Hoheits- und Privatwirtschaftsverwaltung wird ggf reagieren müssen (mit großem Spielraum)

Offene Probleme de lege lata

- 13 -

Infrastruktur

Haftung für staatlichen KI-Einsatz?

→ Verschuldenshaftung bei fehlerhafter Nutzenabwägung; Produkthaftung

→ in Ö aber de lege lata analoge Anwendung der §§ 1313a, 1315, 89e GOG usw denkbar

→ darüber hinaus spezifisches Risiko fraglich und zu wenig untersucht

Struktur

- 14 -

Haftungsrecht unter Innovationsdruck

Offene Fragen de lege lata

- Europäische Gesetzgebungsinitiativen

Lage auf europäischer Ebene

- 15 -

Überblick legislativer Fortschritt

„KI-Gesetz“ (AI Act)

21. April 2021

Kommissionsentwurf COM(2021) 206

25. November 2022

Allgemeine Ausrichtung des Rates der EU

14. Juni 2023

Verhandlungsposition der europäischen Parlaments

Richtlinie zur Haftung für künstliche Intelligenz

28. November 2022

Kommissionsentwurf COM(2022) 496

Richtlinie zur Revision der Produkthaftung

28 November 2022

Kommissionsentwurf COM(2022) 495

...

15. Juni 2023

5. Kompromissentwurf des Rates der EU

Lage auf europäischer Ebene

- 16 -

„KI-Gesetz“ – Haftungsrechtliche Bedeutung

- Konkrete Verhaltensgebote können als Schutzgesetze (§ 1311 Fall 2) gelten
- Dokumentationspflichten (etwa Art 11) haben beweisrechtliche Konsequenzen

Lage auf europäischer Ebene

- 17 -

Entwurf KI-Haftungsrichtlinie Im Grundsatz...

- Art 3: Durchsetzbare Offenlegungspflicht, Sanktion insb Vermutung der Pflichtverletzung
- Art 4: Vermutung der Kausalität bei bereits vorliegender Pflichtverletzung („Verschulden“)

Lage auf europäischer Ebene

- 18 -

Entwurf KI-Haftungsrichtlinie ...und im Detail

- Art 3: Durchsetzbare Offenlegungspflicht, Sanktion insb Vermutung der Pflichtverletzung
 - ...aber nur bei Hochrisiko-KI (Z 1)
 - ...und nur bei plausibel gemachtem Anspruch (Z 1)
 - ...und nur bei Erschöpfung andere Mittel und Verhältnismäßigkeit (Z 2 und 4)
 - ...und nur bei ausreichender Rücksicht auf Geschäftsgeheimnisse (Z 4)
 - ...
- Art 4: Vermutung der Kausalität bei bereits vorliegender Pflichtverletzung („fault“)
 - ...aber nur zwischen Verhalten des Beklagten und Ausgabe („output“) des Systems (Z 1 c)
 - ...und nur bei vernünftigerweise wahrscheinlicher Kausalität (Z 1 b)
 - ...und bei Hochrisiko-KI – scheinbar – nur bei taxativ aufgezählten Gründen (Z 2 und 3)
 - ...

Lage auf europäischer Ebene

- 19 -

Entwurf KI-Haftungsrichtlinie

Verweise auf das „KI-Gesetz“

- Definition KI: Ursprünglich Annex I, in aktueller Version (EP) aber allgemeinere Grundsatzdefinition
- Definition Hochrisiko-KI: Annex II (Produkte, die – wie? – unter die genannten Regulierungsbestimmungen fallen) und Annex III (Ergänzungsliste)

Lage auf europäischer Ebene

- 20 -

Entwurf KI-Haftungsrichtlinie

Harmonisierungsstrategie

- (Zu) unterschiedliche Effekte je nach Rechtsordnung
 - Dazu demnächst *Messner-Kreuzbauer/Pehm*, Taming AI Through Presumptions. A Softer Approach To Tort Harmonisation? (erscheint in ZEuP 2024).

Lage auf europäischer Ebene

- 21 -

Novellenentwurf Produkthaftungsrichtlinie

Zentrale Punkte (mit Blick auf den Straßenverkehr)

- Software als Produkt (Art 4 Z 1), verbundene Dienstleistungen können Fehler begründen (Art 4 Z 4)
- Zusätzliche „Gesichtspunkte“ zur Fehlerhaftigkeit (Art 6 Z 1 lit c, d und f)
- Beweiserleichterungen analog zum KI-Vorschlag und darüber hinaus (Art 8 und 9)

Lage auf europäischer Ebene

- 22 -

„Paukenschlag“ oder „viel Rauch ohne Feuer“?
(vgl. G. Wagner, JZ 2023, 1 und JZ 2023, 123)

- Produkthaftungsnovelle zu begrüßen, könnte aber mehr Klarstellungen bieten
- Beweisrechtlicher Ansatz der KI-Richtlinie bedenkenswert, aber zu zögerlich umgesetzt
- Es verbleibt Platz für beide Instrumente

Fazit

- 23 -

- Straßenverkehrshaftung mehr technikfest als revolutionsbedürftig
- „Neues“ ist vor allem auf europäischer Ebene und Beweisebene zu erwarten

Vielen Dank für die Aufmerksamkeit!

- 24 -

Autonomes Fahrzeug (Folie 1), Hund vor autonomem Fahrzeug (Folie 23) – Dall-E 2

Innovationsdruck (Folie 3), Unfall (Folie 9), AI vor Europäischer Kommission (Folie 14) – Dall-E 3