

Stellungnahme

unter dem Gesichtspunkt des Haftungsrechts

von Georg Eisenreich,

Staatsminister der Justiz des Freistaates Bayern, Deutschland,

vom 12. Juni 2020

zum

**Weißbuch der Kommission zur Künstlichen Intelligenz:
Ein europäisches Konzept für Exzellenz und Vertrauen
COM(2020) 65 final**

unter dem Gesichtspunkt des Haftungsrechts

1. Vorbemerkung – Chancen der Künstlichen Intelligenz

2. Zur Frage, ob für KI-Anwendungen mit einem spezifischen Risikoprofil eine verschuldensunabhängige Haftung eingeführt werden sollte

- a. Die Revision des Haftungsrechts darf nicht über das Ziel hinausschießen. Eine etwaige Gefährdungshaftung sollte sich nicht gegen Hersteller und Entwickler richten. Eine Haftung des „backend operator“ muss die Fehlerhaftigkeit des Produkts oder der Supportleistung voraussetzen.
- b. Für den Sektor des autonomen Fahrens ist die verschuldensunabhängige Betreiberhaftung im deutschen Recht in Gestalt der Halterhaftung bereits verwirklicht.

3. Zur Frage, ob die Beweislast in Bezug auf ursächlichen Zusammenhang und Verschulden angepasst werden muss

- a. Der im Bericht der Kommission angelegte dichotome Ansatz (Hochrisikoanwendungen: Gefährdungshaftung; sonstige Anwendungen: Beweiserleichterungen) darf nicht dazu führen, dass die Schutzwürdigkeit der Betreiber von KI-Anwendungen aus dem Blick gerät. Wo diese selbst potentiell gefährdet und schutzwürdig sind, dürfen auch sie keinen unbilligen Beweisproblemen begegnen.
- b. Dass etwaige Anpassungen des Haftungsrechts auch die Betreiber als potentielle Geschädigte in den Blick nehmen müssen, zeigt sich beim autonomen Fahren. Hier wird auch die Bedeutung dieses Aspekts für die erfolgreiche Markteinführung der Technologie besonders anschaulich.
- c. Überlegungen zu Beweiserleichterungen sollten daher auch die Betreiber bestimmter KI-Anwendungen im Blick haben und neben der Verschuldens- auch die Produkthaftung einbeziehen.
- d. Die Rechtslage in Deutschland bietet bereits weitgehende – auch beweisrechtliche – Möglichkeiten, sachgerechte Ergebnisse zu erzielen. Entsprechende Kodifikationen können aber ggf. zur Klarstellung und Rechtsvereinheitlichung beitragen. So kommt beispielsweise für das autonome Fahren eine Vermutung zugunsten des Geschädigten bei Unfällen ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer in Betracht.

4. Zur Frage, ob Änderungen der Produkthaftungsrichtlinie veranlasst sind

- a. Überlegungen zur Revision der Produkthaftungsrichtlinie sollten sich auf sektor- und produktspezifische beweisrechtliche Klarstellungen bzgl. Fehlerhaftigkeit und Schadensursächlichkeit erstrecken.
- b. Eine Klärung der Produkteigenschaft von Software wird begrüßt. Eine Einstufung von Software als Produkt im Sinne der Richtlinie ist zu befürworten. Eine verbraucherfreundliche Überarbeitung des Begriffs und Konzepts des Inverkehrbringens wird unterstützt.

1. **Vorbemerkung – Chancen der Künstlichen Intelligenz**

Ich begrüße sehr, dass das Weißbuch wie auch der Bericht über die Auswirkungen Künstlicher Intelligenz, des Internets der Dinge und der Robotik in Hinblick auf Sicherheit und Haftung (im Folgenden: Bericht der Kommission) jeweils auf das große Potenzial an positiven Effekten, Fortschritt und Gewinn hinweisen, das Künstliche Intelligenz für unsere Gesellschaft hat.

Dieser Aspekt verdient aus meiner Sicht besondere Betonung.

Denn es ist zwar richtig, mit neuen Technologien verbundene potentielle Risiken und damit verbundene Ängste und Sorgen nicht auszublenden.

Zurecht stellt aber der Bericht der Kommission unter Ziffer 1.3 unter anderem das Potenzial neuer Technologien gerade für eine *Verbesserung* der Sicherheit heraus. Ich bin davon überzeugt, dass Risiken sich zum einen durch präzise Entwicklungsarbeit innovativer Unternehmen, zum andern durch eine sachgerechte Regulierung, die hohe Ansprüche mit Innovationsfreundlichkeit vereint, minimieren lassen. Im Ergebnis ist, namentlich wo Künstliche Intelligenz an die Stelle menschlicher Steuerung treten wird, ein Gewinn an Sicherheit zu erwarten. Es können außerordentliche Chancen für Umwelt, Gesellschaft und den Wirtschaftsstandort Europa ergriffen und verwirklicht werden, ohne dass berechnete Sicherheitserwartungen vernachlässigt werden.

Nach meiner Überzeugung ist dafür die zu erwartende Entwicklung beim autonomen Fahren ein besonders anschauliches Beispiel. Bereits jetzt sind (auch ohne dass insoweit bereits Künstliche Intelligenz zum Einsatz käme) hochautomatisierte Fahrfunktionen von Kraftfahrzeugen realisiert. Künstliche Intelligenz kann indes in der Zukunft eine weitere Entwicklung bis hin zur vollen Autonomie ermöglichen. Dabei wird voraussichtlich mit weiteren großen Vorteilen für Mensch und Umwelt – dank weniger Verkehrsbelastung, Treibstoffverbrauch und Emissionen einerseits sowie Gewinn an Komfort und nutzbarer Zeit für die Passagiere andererseits – auch ein weiteres „Mehr“ an Sicherheit einhergehen. Und zwar durch den Wegfall des Faktors „menschliches Versagen“ und infolge einer gegenüber menschlichem Vermögen ungleich höheren Reaktionsgeschwindigkeit.

Dies vorausgeschickt, möchte ich als Justizminister des Freistaates Bayern zu den mit dem Weißbuch aufgeworfenen Fragen speziell unter dem Gesichtspunkt des Haftungsrechts Stellung nehmen.

2. Zur Frage, ob für KI-Anwendungen mit einem spezifischen Risikoprofil eine verschuldensunabhängige Haftung eingeführt werden sollte

Was die Frage nach der grundsätzlichen Erforderlichkeit eines neuen Gefährdungshaftungstatbestandes betrifft, nehme ich Bezug auf die Stellungnahme der Länderarbeitsgruppe „Digitaler Neustart“. Diese hat sich zu diesem Aspekt – auf der Grundlage einer Betrachtung der Rechtslage in Deutschland und des derzeitigen und absehbaren technischen Standes – bereits zutreffend geäußert.

Vorsorglich für den Fall, dass in dem anstehenden legislativen Prozess jedoch ein solcher neuer verschuldens- (und fehler-)unabhängiger Haftungstatbestand geschaffen werden sollte, möchte ich zum *Haftungssubjekt* eines solchen Tatbestandes folgendes anmerken:

- a. Die Revision des Haftungsrechts darf nicht über das Ziel hinausschießen. Eine etwaige Gefährdungshaftung sollte sich nicht gegen Hersteller und Entwickler richten. Eine Haftung des „backend operator“ muss die Fehlerhaftigkeit des Produkts oder der Supportleistung voraussetzen.**

Im Bericht der Kommission wird zurecht zum Ausdruck gebracht, dass sorgsam bewertet werden muss, wie sich die Entscheidung, *wer* verschuldensunabhängig haftbar sein soll, auf die Entwicklung und Einführung von Künstlicher Intelligenz auswirkt.

Dementsprechend lassen Weißbuch und Bericht der Kommission offen, wer Haftungssubjekt eines etwaigen neuen gemeinschaftsrechtlich vorgegebenen Gefährdungshaftungstatbestandes sein sollte, um insoweit Raum für Diskussion zu lassen.

Der Bericht der Expertengruppe Haftung und Neue Technologien, Sektion „Neue Technologien“ (im Folgenden: Expertenbericht), der nicht die Meinung der Kommission widerspiegelt, im Bericht der Kommission allerdings erwähnt wird, sieht als Haftungssubjekt den Betreiber (operator) an. Er stellt in diesem Zusammenhang aber auch Erwägungen an, wonach neben dem Betreiber im herkömmlichen Sinne (frontend operator) auch ein weiterer Betreiber – der backend operator – als taugliches Haftungssubjekt in Frage kommen könnte, das neben oder gar an die Stelle des frontend operator treten könnte. Als backend operator soll nach dem Expertenbericht gelten, wer kontinuierlich die Merkmale der jeweiligen Technologie bestimmt und wesentlichen und fortlaufenden Support erbringt. Der Expertenbericht bringt zum Ausdruck, dass in Fällen, in denen es neben einem

frontend operator auch einen backend operator gibt, die verschuldensunabhängige Haftung denjenigen treffen sollte, der mehr Kontrolle über Risiken des Betriebs hat. Der Gesetzgeber solle idealerweise definieren, welcher Betreiber unter welchen Umständen haftbar sei; als Beispiel wird genannt, dass sich die Haftung bei automatisierten Fahrzeugen der Level 4 und 5 gegen den „provider“, also gegen den backend operator, richten könnte.

Würde diesem Vorschlag gefolgt, so könnte der Hersteller (soweit dieser die in Rede stehenden Support-Leistungen erbringt) oder ein spezieller Dienstleister in die Rolle des verschuldens- und fehlerunabhängig Haftenden geraten, und zwar in einer in Betracht gezogenen Variante sogar als alleiniges Haftungssubjekt. Dies erinnert zumindest indirekt an eine Forderung, die teils in der öffentlichen Diskussion um die Haftung namentlich beim autonomen Fahren erhoben wurde: Danach sollte eine neue Gefährdungshaftung den Hersteller treffen.

Eine solche Ausgestaltung eines neuen Haftungstatbestandes wäre abzulehnen. In der Erstreckung eines neuen verschuldens- und fehlerunabhängigen Gefährdungshaftungstatbestandes auf Hersteller oder Serviceprovider läge ein schwerwiegender Eingriff in das bisherige, allseits als grundsätzlich bewährt anerkannte Haftungssystem, der keine ausreichende wertungsgerechte Grundlage hätte.

Sollte ein solcher besonderer Gefährdungshaftungstatbestand geschaffen werden, so sollte er sich allenfalls gegen denjenigen richten, der im eigenen Interesse eine besondere Gefahrenquelle eröffnet. Haftungssubjekt sollte somit – in der Terminologie des Expertenberichts – der frontend operator sein, der über den Einsatz der Anwendung entscheidet und von diesem profitiert. Denn verschuldens- und fehlerunabhängige Haftung findet in diesen beiden Merkmalen ihre wertungsmäßige Rechtfertigung.

Verschuldensunabhängige Ansprüche gegen Dritte – wie sie beispielsweise durch die Produkthaftung begründet werden – setzen dagegen ein Zurechnungskriterium voraus, das eine Verbindung zur Sphäre des Dritten herstellt und seine Inanspruchnahme bei wertender Betrachtung rechtfertigt. Im Produkthaftungsrecht leistet dies das Merkmal der Fehlerhaftigkeit des Produkts.

Im Verhältnis Geschädigter – Hersteller könnten zwar durchaus Beweiserleichterungen für bestimmte Produktgruppen und Konstellationen in Betracht kommen (vgl. unten). Dem Hersteller sollte aber stets zumindest die Möglichkeit erhalten bleiben, nachzuweisen, dass sein Produkt nicht fehlerhaft war.

Ich begrüße daher die Positionierung in dem im Rechtsausschuss des Europäischen Parlaments eingebrachten Entwurf eines Berichts mit Empfehlungen an die Kommission zu zivilrechtlicher Haftung beim Einsatz Künstlicher Intelligenz (2020/2014(INL)), wonach der backend operator nicht dem dort vorgesehenen neuen gegen den Betreiber gerichteten Gefährdungshaftungstatbestand, sondern den gleichen Haftungsvorschriften wie der Erzeuger, Hersteller und Entwickler unterliegen soll.

b. Für den Sektor des autonomen Fahrens ist eine verschuldensunabhängige Betreiberhaftung im deutschen Recht in Gestalt der Halterhaftung bereits verwirklicht.

Im deutschen Recht existieren bereits Gefährdungshaftungstatbestände, die in angemessener Weise an besondere Gefahren anknüpfen und so einen Bestandteil des ausgewogenen Haftungssystems bilden. Dabei gilt für den Bereich des Kraftverkehrs, in dem die besondere Gefahren- und Interessenlage eine Gefährdungshaftung rechtfertigt, in Deutschland bereits eine verschuldens- und fehlerunabhängige Haftung des Betreibers, denn um nichts anderes handelt es sich letztlich bei der Halterhaftung nach dem deutschen Straßenverkehrsgesetz. Diese Haftung wird auch in der Zukunft bei KI-gestütztem autonomen Fahrzeugen ebenso wie bei herkömmlichen Kraftfahrzeugen greifen, ohne dass es insoweit einer Rechtsänderung bedürfte. Ein neuer Haftungstatbestand, der – wie im oben genannten Berichtsentwurf mit Empfehlungen an die Kommission zu zivilrechtlicher Haftung beim Einsatz Künstlicher Intelligenz vorgeschlagen – vollautomatisierte und autonome Kraftfahrzeuge als Hochrisikooanwendungen einstufen und einer neuen Gefährdungshaftung unterwerfen will, würde für diese spezielle Produktgruppe die in Deutschland bestehende Rechtslage im Ergebnis also lediglich weitestgehend abbilden.

3. Zur Frage, ob die Beweislast in Bezug auf ursächlichen Zusammenhang und Verschulden angepasst werden muss

- a. **Der im Bericht der Kommission angelegte dichotome Ansatz (Hochrisikooanwendungen: Gefährdungshaftung; sonstige Anwendungen: Beweiserleichterungen) darf nicht dazu führen, dass die Schutzwürdigkeit der Betreiber von KI-Anwendungen aus dem Blick gerät. Wo diese selbst potentiell gefährdet und schutzwürdig sind, dürfen auch sie keinen unbilligen Beweisproblemen begegnen.**

Im Bericht der Kommission ist eine Trennung angelegt, wonach bei Hochrisikoanwendungen eine Gefährdungshaftung, bei anderen KI-Anwendungen Beweislaständerungen in Frage kommen sollen.

Selbst wenn man diesem Ansatz folgen und eine neue Gefährdungshaftung für Hochrisikoprodukte (die sich dann gegen den Betreiber im engeren Sinne – frontend operator – richten müsste, s.o.) befürworten und umsetzen würde, sollten auch für Produktgruppen, die diesem Tatbestand unterfallen, Änderungen im Beweisrecht in Betracht gezogen werden.

Dies vor allem deswegen, weil bei bestimmten KI-Anwendungen, die nach den Vorüberlegungen von Weißbuch und Bericht der Kommission als Hochrisikoanwendungen gelten würden, auch der *Betreiber selbst* Geschädigter sein kann.

Würde man

- bei Hochrisikoanwendungen auf eine verschuldensunabhängige Haftung des Betreibers setzen und
- *ausschließlich* bei sonstigen KI-Anwendungen Beweislastmodifikationen anstreben,

so würde der Betreiber einer als „hochriskant“ eingestuften KI-Anwendung, der bei dem Betrieb selbst geschädigt wird, von den neuen Bestimmungen nicht profitieren. Dabei kann er im Hinblick auf Opazität, Komplexität und Autonomie der betreffenden KI-Anwendung in bestimmten Fällen ebenso schutzbedürftig sein, wie ein Dritter.

b. Dass etwaige Anpassungen des Haftungsrechts auch die Betreiber als potentielle Geschädigte in den Blick nehmen müssen, zeigt sich beim autonomen Fahren. Hier erweist sich auch die Bedeutung dieses Aspekts für die erfolgreiche Markteinführung der Technologie.

Das anschaulichste und wohl wichtigste Beispiel dafür, dass sich auch Betreiber bei bestimmungsgemäßem Gebrauch bestimmter KI-Anwendungen potentiellen Risiken – und im Schadensfall: Beweisproblemen – ausgesetzt sehen können, ist das autonome Fahren.

Hier zeigt sich noch dazu sehr deutlich, warum es auch im Hinblick auf die Akzeptanz und das Ziel einer erfolgreichen Markteinführung bestimmter neuer Technologien so wichtig ist, auch den Betreiber als potentiellen Geschädigten in den Blick zu nehmen:

Es kann einer Kaufentscheidung von Verbrauchern entgegenstehen, wenn diese befürchten, in bestimmten Fällen (z.B. bei einem Unfall ohne Beteiligung eines anderen Kfz) aufgrund der Eigenarten der neuen Technologie in Beweisnot zu geraten.

Eine Verunsicherung von Verbrauchern, die für die Markteinführung der Technologie hemmend wirken kann, setzt dabei nicht voraus, dass ein solches Risiko bei den – marktreifen – Fahrzeugen tatsächlich signifikant vorhanden ist. Vielmehr kann sie bereits dann entstehen, wenn derartige Risiken und damit verbundene vermeintliche Haftungslücken öffentlich diskutiert werden. Denn bei autonomen Fahrzeugen können beim „Betreiber“ – als Käufer und Halter – selbst dann Bedenken aufkommen, wenn die Risiken der neuen Technologie in Wahrheit weit hinter den „herkömmlichen“ Risiken eines selbst gesteuerten Fahrzeugs zurückbleiben. Mit den Sicherheitserwartungen des potentiellen Betreibers korrespondiert im Bereich des Haftungsrechts die Erwartung, im Fall der Fälle keine Nachteile aus der Opazität der autonomen Funktionsabläufe und Entscheidungsprozesse zu haben. Auch der Betreiber kann berechtigterweise erwarten, im Schadensfall den gleichen Zugang zum Recht zu haben wie der Nutzer einer herkömmlichen Technologie.

- c. Das Beispiel des autonomen Fahrens zeigt, dass Überlegungen zu Beweiserleichterungen zum einen die Betreiber bestimmter KI-Anwendungen als potentielle Geschädigte und zum andern neben der Verschuldens- auch die Produkthaftung in den Blick nehmen sollten. Sektor- und produktspezifische beweisrechtliche Anpassungen anstelle globaler Änderungen könnten spezielle Gefährdungs- und Interessenlagen wertungsgerecht berücksichtigen.**

Würde man nun autonome Fahrzeuge zur Gruppe der „hochriskanten“ KI-Anwendungen zählen, deren Risiken mit einer verschuldensunabhängigen *Betreiberhaftung* abgedeckt werden sollen, und würde man zugleich Beweiserleichterungen ausschließlich für „sonstige“ KI-Anwendungen vorsehen, fiel der Betreiber des autonomen Fahrzeugs in bestimmten Schadensfällen „durch das Raster“ der neuen Bestimmungen. Denn ist er selbst der Passagier seines eigenen Fahrzeugs und erleidet er beispielsweise durch einen Unfall *ohne* Beteiligung eines anderen Kfz einen Gesundheitsschaden, so profitiert er weder von der herkömmlichen verschuldensunabhängigen Halterhaftung noch von einer diese ggf. überlagernden neuen Betreiberhaftung. Für ihn käme (neben – noch engere nachzuweisende Voraussetzungen und eine kürzere Verjährungsfrist aufweisenden – Schadenersatzansprüchen aufgrund eines etwaigen Sachmangels) nur ein Produkthaftungsanspruch in Betracht. Will der geschädigte Betreiber/Halter dessen haftungsbegründende Voraussetzungen – Fehler und Ursächlichkeit – nachweisen, so ist er indes wie jeder andere

Geschädigte mit den namentlich aus Opazität, Komplexität und Autonomie folgenden potentiellen Beweisproblemen konfrontiert.

Überlegungen zu Beweiserleichterungen sollten daher stets auch die Fallgruppen im Blick haben, dass der Betreiber – wie im Fall des autonomen Fahrens – bei bestimmungsgemäßer Verwendung der KI-Anwendung selbst zum Kreis potentiell Geschädigter zählt und dieselbe Schutzwürdigkeit wie ein Dritter aufweist. Entsprechend dem Ziel, in diesen Konstellationen auch den Betreiber selbst vor einer Schlechterstellung gegenüber durch herkömmliche Technologien verursachten Schäden zu schützen, müsste bei Beweiserleichterungen insbesondere auch das Verhältnis zum Hersteller als dem potentiellen Haftungssubjekt in den Blick genommen werden. Fragen nach solchen Beweiserleichterungen stellen sich damit nicht nur für den Bereich der Verschuldenshaftung, sondern namentlich auch für den Bereich der Produkthaftung.

Dabei wären wohl auch bei Beweiserleichterungen sektor- bzw. produktspezifische Anpassungen vorzugswürdig gegenüber pauschal für alle KI-Anwendungen geltenden Modifikationen. Denn produktspezifische Anpassungen würden es ermöglichen, unter Berücksichtigung der speziellen Gefahren- und Interessenlage gerade solche Konstellationen zu identifizieren, in denen eine Verschiebung der beweisrechtlichen Anforderungen situations- und wertungsgerecht ist.

- d. Die Rechtslage in Deutschland bietet bereits weitgehende – auch beweisrechtliche – Möglichkeiten, sachgerechte Ergebnisse zu erzielen. Entsprechende Kodifikationen können aber ggf. zur Klarstellung und Rechtsvereinheitlichung beitragen. So kommt beispielsweise für das autonome Fahren eine Vermutung zugunsten des Geschädigten bei Unfällen ohne Beteiligung anderer Verkehrsteilnehmer in Betracht.**

Klarzustellen ist, dass das geltende nationale Recht in Deutschland grundsätzlich bereits jetzt geeignet ist, auch die oben genannten Fallgestaltungen im Einzelfall zufriedenstellend zu lösen. So könnten durch Anwendung zivilprozessualer Mittel wie des Anscheinsbeweises problematische Konstellationen sachgerecht gelöst werden. Kodifikationen solcher Beweiserleichterungen können aber gegebenenfalls zur Klarstellung, zu einem Gewinn an Rechtssicherheit und einer EU-weit einheitlichen Rechtsanwendung beitragen (vgl. Stellungnahme der Arbeitsgruppe „Digitaler Neustart“).

So könnte – rein beispielhaft und nicht abschließend – als eine sachgerechte, sektorspezifische Bestimmung für autonome Kraftfahrzeuge eine Regelung in Betracht kommen,

wonach Produktfehler und Ursächlichkeit bei „Ein-Kfz-Unfällen“ ohne Beteiligung eines anderen Verkehrsteilnehmers vermutet werden. Damit würde eine Fallgruppe abgedeckt, bei für eine Erleichterung streitet, dass

- zum einen dem Geschädigten, der selbst Halter ist, kein Rückgriff auf die Halterhaftung oder einen künftigen gegen den Betreiber gerichteten Gefährdungshaftungsstatbestand offensteht und
- zum andern ein ursächlicher Produktfehler intuitiv naheliegt und eine (berechtigte) Erwartung an einen vereinfachten Nachweis besteht.

Dem Produzenten bliebe sachgerechter Weise die Widerlegung der Vermutung z.B. durch den Nachweis der Unabwendbarkeit des Unfalls aufgrund äußerer Einwirkungen, Hindernisse etc. oder gegebenenfalls einer Fehlbedienung, fehlerhaften Wartung u.a. möglich.

4. Zur Frage, ob Änderungen der Produkthaftungsrichtlinie veranlasst sind

a. Überlegungen zur Revision der Produkthaftungsrichtlinie sollten sich auf sektor- und produktspezifische beweisrechtliche Klarstellungen bzgl. Fehlerhaftigkeit und Schadensursächlichkeit erstrecken.

Wie oben dargestellt, sollten sich Überlegungen zu etwaigen kodifizierten – gegebenenfalls der Klarstellung bzw. Vereinheitlichung dienenden – Beweiserleichterungen auch und gerade auf die Produkthaftung erstrecken. Die Frage nach möglichem Anpassungsbedarf des Haftungsrahmens für KI-Anwendungen sollte schon deswegen im Rahmen der Überarbeitung der Produkthaftungsrichtlinie mit einbezogen werden.

Auch beziehe ich mich insoweit auf die Stellungnahme des Bundesrates vom 15. Mai 2020 (Drucksache 95/20(B)), Ziffer 24, wonach Bestrebungen zur Neujustierung des Produktsicherungs- und Produkthaftungsrechts auch unter dem Gesichtspunkt von Beweiserleichterungen für Verbraucher unterstützt werden. Davon unbeeinflusst bleibt meine oben dargestellte Haltung, wonach solche etwaigen Beweiserleichterungen jeweils situations- und wertungsgerecht sein sollten.

b. Eine Klärung der Produkteigenschaft von Software wird begrüßt. Eine Einstufung von Software als Produkt im Sinne der Richtlinie ist zu befürworten. Eine verbraucherfreundliche Überarbeitung des Begriffs und Konzepts des Inverkehrbringens wird unterstützt.

Ausdrücklich zu begrüßen ist die nach dem Bericht der Kommission ins Auge gefasste Klärung der Frage, ob bzw. inwieweit Software der Produkthaftungsrichtlinie unterfällt (vgl. Stellungnahme der Arbeitsgruppe „Digitaler Neustart“).

Meiner Auffassung nach sollte insoweit Klarheit dahingehend geschaffen werden, dass Software (nicht nur bei ursprünglicher Einbettung in ein gegenständliches Produkt, sondern z.B. auch bei Download) ein Produkt im Sinn der Richtlinie ist. Dies sollte auch für Software gelten, die dazu bestimmt ist, in einem anderen Produkt zur Anwendung zu kommen.

Auch der im Bericht der Kommission angesprochene Ansatz, den Begriff des „Inverkehrbringens“ im Sinne der Produkthaftungsrichtlinie zu überarbeiten, ist zu unterstützen.

So sollte beispielsweise der Erwerber und Nutzer eines softwarebetriebenen Produkts – ganz besonders einer der oben thematisierten KI-Anwendungen – nicht deswegen schlechter stehen, weil ein schadensursächlicher Softwarefehler erst durch ein Update herbeigeführt wurde. Insoweit nehme ich auch Bezug auf die Stellungnahme des Bundesrates vom 15. Mai 2020, Bundesrats-Drucksache 95/20 (B), Ziffer 25.

München, den 12. Juni 2020



Georg Eisenreich, MdL
Staatsminister der Justiz des Freistaates Bayern