

# ZfPC

Zeitschrift für Product Compliance  
1/2023 | Seiten 1–52

## Neue Vorschläge aus Brüssel zur KI- und Produkthaftung

### Editorial



Die Haftung für künstliche Intelligenz und digitale Produkte wird derzeit intensiv diskutiert, zuletzt beim 73. Deutschen Juristentag 2022 und jetzt beim 61. Verkehrsgerichtstag 2023. Solche Diskussionen kann die Rechtspolitik ebenso wenig ignorieren wie den technischen Fortschritt. Dabei hat sich der deutsche Gesetzgeber aber entschlossen, behutsam und abwartend vorzugehen: Die Länder

haben durch die 90. Justizministerkonferenz 2019 festgestellt, dass das geltende Haftungsrecht keiner Änderungen bedarf. Der Bund hat für spezielle Bereiche, wie das autonome Fahren, durch StVG-Änderungsgesetze 2017 (BGBl. I 1648) und 2021 (BGBl. I 3108) marginale Anpassungen des Haftungsrechts vorgenommen. Bund wie Länder sind dabei davon ausgegangen, dass die allgemeinen Haftungsnormen auch KI-betriebene Gegenstände adressieren und durch sie ausgelöste Schäden angemessen kompensieren, solange nicht der technische Fortschritt Gegenteiliges zeigen sollte.

Weit Forscher greift der europäische Gesetzgeber die Thematik auf: Vorreiter war das EP, dem aber ein Initiativrecht fehlt: Zunächst wollte es in der Entschließung vom 16.2.2017 mit dem digitalen System als sog. ePerson sogar ein neues Haftungssubjekt einführen. In der Entschließung vom 20.10.2020 schlug es sodann eine neue „Verordnung über Haftung für den Betrieb von Systemen mit künstlicher Intelligenz“ vor; sie fokussierte sich auf das autonome Kfz und eine neue Nichtverschuldenshaftung seines Halters. Am 28.9.2022 legte die allein initiativberechtigte EU-Kommission nun zwei Richtlinienentwürfe vor: eine „Richtlinie über KI-Haftung“ (BR-Drs. 486/22) und eine neue „Richtlinie über die Haftung für fehlerhafte Produkte“ (BR-Drs. 515/22). Inhaltlich überraschen die KOM-Vorschläge eher positiv: Sie bleiben im bewährten mitgliedstaatlichen Haftungssystem, schaffen insb. keine neuen, mit dem deutschen Recht nicht kohärenten Anspruchsgrundlagen für eine KI-Haftung, und setzen den Schwerpunkt dort, wo er haftungsrechtlich für neue Technologien gesetzt werden sollte: bei der Produkthaftung.

Für die KI-Haftung beschränkt sich der Vorschlag auf eine Mindestharmonisierung durch Modifikation des mitgliedstaatlichen Deliktsrechts, das auch für Schäden durch KI maßgeblich bleibt. Die speziellen Nichtverschuldenshaftungen, etwa für den Betrieb von Kfz nach dem StVG, werden unberührt gelassen; nach ihnen wird sich die Haftung für autonom betriebene Kfz auch weiterhin primär richten. Der Vorschlag verweist für die Anwendbarkeit auf die noch in den Beratungen befindliche KI-Verordnung (BR-Drs. 488/21), Art. 2 Abs. 1. Inhaltlich erschöpft er sich in Erleichterungen für angenommene Beweisprobleme der KI-Nutzung.

Zur Produkthaftung wird eine vollständig neue Richtlinie mit dem Ziel der Vollharmonisierung (Art. 3) vorgeschlagen: Die Richtlinie soll für alle Produkte gelten, bringt aber speziell für digitale Produkte Aktualisierungen: Software soll künftig Haftungsgegenstand sein (Art. 4 Abs. 1); die Selbstlernfähigkeit, die Wechselwirkung mit anderen Produkten und die Cybersicherheit sollen Fehlerrelevanz haben (Art. 6 Abs. 1 lit. c, d, f); angenommenen Beweisproblemen soll durch Beweiserleichterungen abgeholfen werden (Art. 8, Art. 9 Abs. 2a, 2b).

Die Kommission hat mit den Richtlinienentwürfen einen weiteren Schritt für einen Rechtsrahmen zur KI vorgelegt, den sie zur Erreichung von Rechts- und Investitionssicherheit für erforderlich hält. Ob sie mit diesen Vorschlägen aber die haftungsrechtlichen Fragen von KI zutreffend und vollständig löst, wird erst feststellbar sein, wenn die technische Entwicklung von KI und ihre Umsetzung in die Praxis abgeschlossen sind. Daher ist die Gefahr für die Rechtssicherheit groß, dass Gesetzesrecht geschaffen wird, das sich später als überarbeitungsbedürftig erweist. Eine solche Rechtsetzung nach dem Prinzip „trial and error“ ist dem deutschen Gesetzgeber zwar auch nicht fremd: Er beschränkt sie aber auf Notlagen, in denen Schnelligkeit ausnahmsweise vor Gründlichkeit geht, wie etwa zur Bewältigung der Wiedervereinigung, der Corona-Pandemie oder der aktuellen Energiekrise. Für den technischen Fortschritt durch KI ist eine solche Notlage nicht festzustellen.

Prof. Dr. Hans-Georg Bollweg, Bielefeld