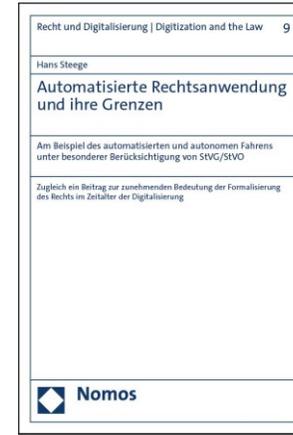
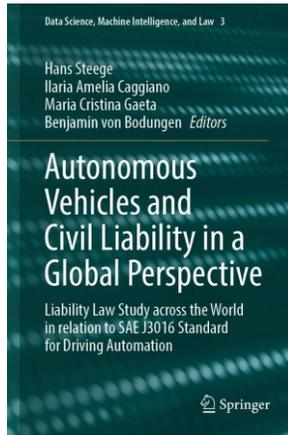


Künstliche Intelligenz

Rechtspraktische Probleme bei der Anwendung von KI-Systemen in der Fahrzeugtechnik

Dr. iur. Dr. rer. pol. Hans Steege

Zu meiner Person:



Dr. iur. Dr. rer. pol. Hans Steege

Lehrbeauftragter an der Universität Stuttgart,
 Institut für Volkswirtschaftslehre und Recht,
 Abteilung für Rechtswissenschaft

hans.steege@ivr.uni-stuttgart.de

„Runder Tisch Autonomes Fahren“ des BMDV

Data Protection @ CARIAD SE, eine
 Volkswagen Group Company

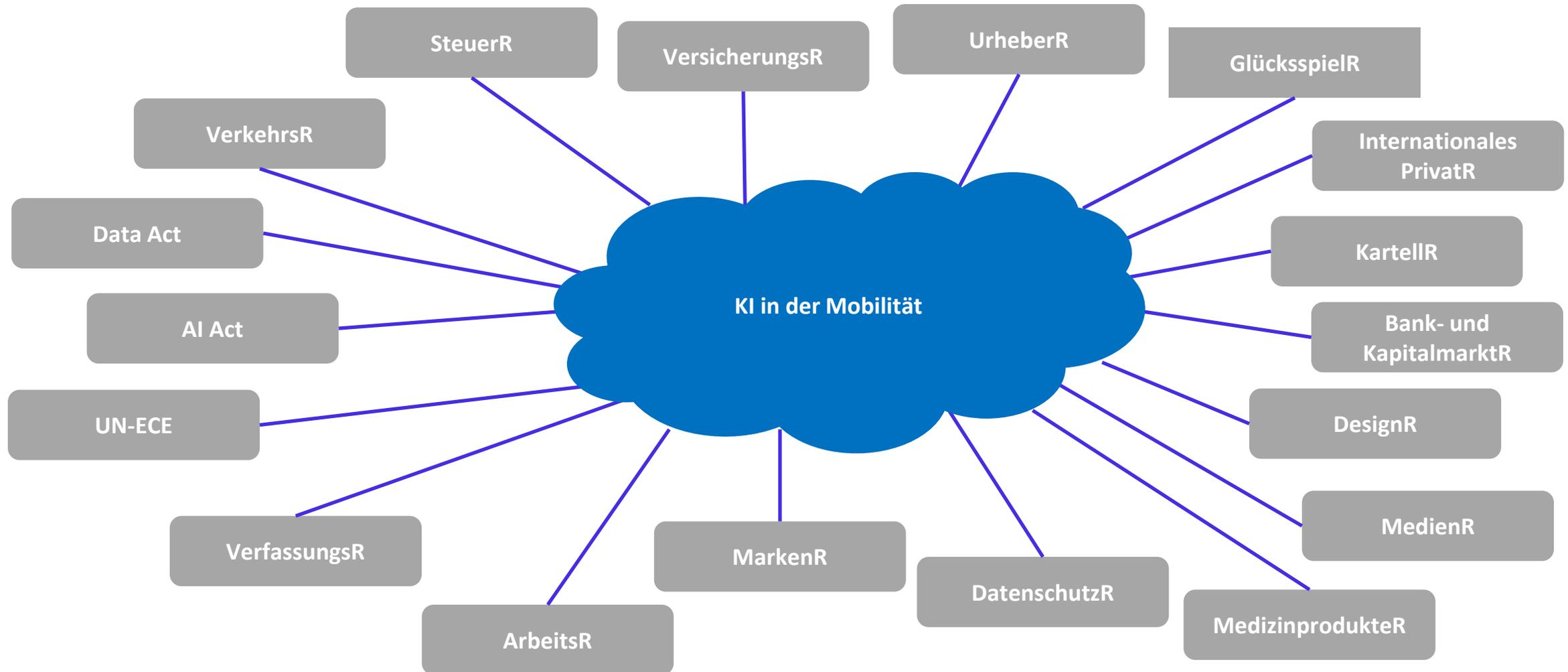
Audi erweitert mit ChatGPT die Sprachbedienung in aktuellen und künftigen Modellen

MediaInfo – 27.06.2024 – Ingolstadt

- › Integration von ChatGPT in aktuelle Audi Modelle mit dem modularen Infotainmentbaukasten der dritten Generation (MIB 3)
- › Erweiterung des Audi assistant um dieses Feature auch in neuen Modellen mit der Elektronikarchitektur E³ 1.2
- › Audi nutzt das Potenzial Künstlicher Intelligenz – mit Services und Produkten zur Verbesserung des Kundenerlebnisses



Überblick über relevante Rechtsgebiete und Rechtsquellen



KI-Verordnung

–

Relevanz für den Automobilsektor oder Buzzword?

Persönlicher Anwendungsbereich

Die KI-VO gilt gem. Art. 2 Abs. 1 lit. a, b KI-VO für Anbieter und Betreiber von KI-Systemen.

Art. 3 Nr. 3 KI-VO: „**Anbieter**“ eine natürliche oder juristische Person, Behörde, Einrichtung oder sonstige Stelle, die ein KI-System oder ein KI-Modell mit allgemeinem Verwendungszweck entwickelt oder entwickeln lässt und es **unter ihrem eigenen Namen** oder ihrer Handelsmarke **in Verkehr bringt** oder das KI-System unter ihrem eigenen Namen oder ihrer Handelsmarke in Betrieb nimmt, sei es entgeltlich oder unentgeltlich.

Art. 3 Nr. 4 KI-VO: „**Betreiber**“ eine natürliche oder juristische Person, Behörde, Einrichtung oder sonstige Stelle, die ein KI-System **in eigener Verantwortung verwendet**, es sei denn, das KI-System wird im Rahmen einer persönlichen und nicht beruflichen Tätigkeit verwendet.

Die Einordnung ist relevant für die jeweils geltenden Pflichten.

Sachlicher Anwendungsbereich

- Art. 2 Abs. 2 KI-VO nimmt bestimmte Sektoren von den Anforderungen der KI-VO aus.
- Davon umfasst sind Hochrisiko-KI-Systeme i.S. von Art. 6 Abs. 1 KI-VO, die im Zusammenhang mit Produkten stehen, die unter die in Anhang I Abschnitt B aufgeführten Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union fallen.
- Für diese Hochrisiko-KI-Systeme gelten nur Art. 6 Abs. 1, Art. 102 bis 109, 112 KI-VO.

Ausgenommen: Anhang I Abschnitt B

- **Abschnitt B – Liste anderer Harmonisierungsrechtsvorschriften der Union**
- 13. [Verordnung \(EG\) Nr. 300/2008](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2008 über gemeinsame Vorschriften für die Sicherheit in der Zivilluftfahrt (ABl. L 97 vom 9.4.2008, S. 72)
- 14. [Verordnung \(EU\) Nr. 168/2013](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Januar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 52)
- 15. [Verordnung \(EU\) Nr. 167/2013](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Februar 2013 über die Genehmigung und Marktüberwachung von land- und forstwirtschaftlichen Fahrzeugen (ABl. L 60 vom 2.3.2013, S. 1)
- 16. [Richtlinie 2014/90/EU](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Juli 2014 über Schiffsausrüstung (ABl. L 257 vom 28.8.2014, S. 146)
- 17. [Richtlinie \(EU\) 2016/797](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Europäischen Union (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 44)
- 18. [Verordnung \(EU\) 2018/858](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen (ABl. L 151 vom 14.6.2018, S. 1)
- 19. [Verordnung \(EU\) 2019/2144](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. November 2019 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen (ABl. L 325 vom 16.12.2019, S. 1)
- 20. [Verordnung \(EU\) 2018/1139](#) des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1)

Anpassung von Rechtsvorschriften für Hochrisiko-KI-Systeme in sicherheitsrelevanten Produkten und Systemen*

In Bezug auf Hochrisiko-KI-Systeme, die Sicherheitsbauteile von Produkten oder Systemen oder selbst Produkte oder Systeme sind, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EG) Nr. 300/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinie 2014/90/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, der Richtlinie (EU) 2016/797 des Europäischen Parlaments und des Rates, der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates,

der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EU) 2019/2144 des Europäischen Parlaments und des Rates fallen, ist es angezeigt, diese Rechtsakte zu ändern, damit die Kommission – aufbauend auf den technischen und regulatorischen Besonderheiten des jeweiligen Sektors und ohne Beeinträchtigung bestehender Governance-, Konformitätsbewertungs- und Durchsetzungsmechanismen sowie der darin eingerichteten Behörden – beim Erlass von etwaigen delegierten Rechtsakten oder Durchführungsrechtsakten auf der Grundlage der genannten Rechtsakte die in der vorliegenden Verordnung festgelegten verbindlichen Anforderungen an Hochrisiko-KI-Systeme berücksichtigt.

Zeitlicher Anwendungsbereich, Art. 113 KI-VO



KI-System iSd Art. 3 Nr. 1 KI-VO

„KI-System“ [ist] ein maschinengestütztes System, das für einen in unterschiedlichem Grade autonomen Betrieb ausgelegt ist und das nach seiner Betriebsaufnahme anpassungsfähig sein kann und das aus den erhaltenen Eingaben für explizite oder implizite Ziele ableitet, wie Ausgaben wie etwa Vorhersagen, Inhalte, Empfehlungen oder Entscheidungen erstellt werden, die physische oder virtuelle Umgebungen beeinflussen können.

GPAI-Systeme und GPAI-Modelle

Art. 3 Nr. 66 und 63 KI-VO

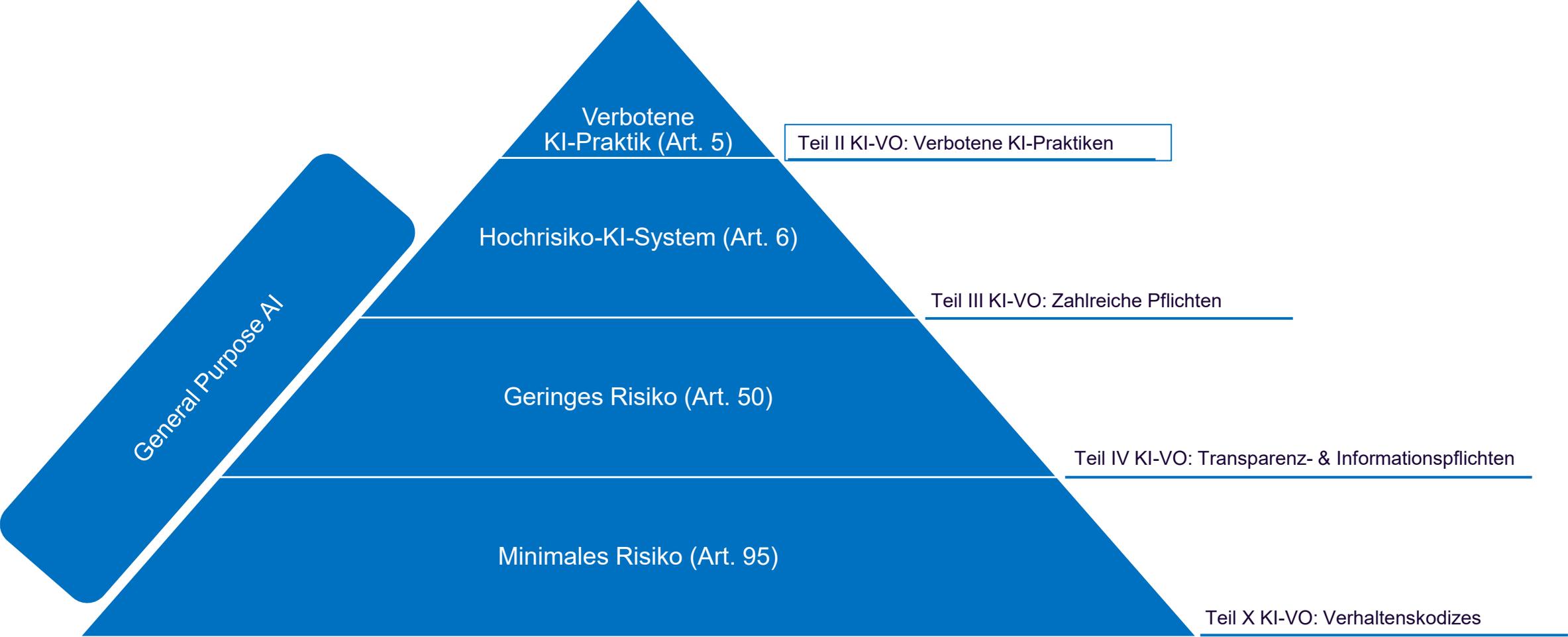
GPAI-System, Art. 3 Nr. 66

KI-System, das auf einem KI-Modell mit allgemeinem Verwendungszweck beruht und in der Lage ist, einer Vielzahl von Zwecken sowohl für die direkte Verwendung als auch für die Integration in andere KI-Systeme zu dienen.

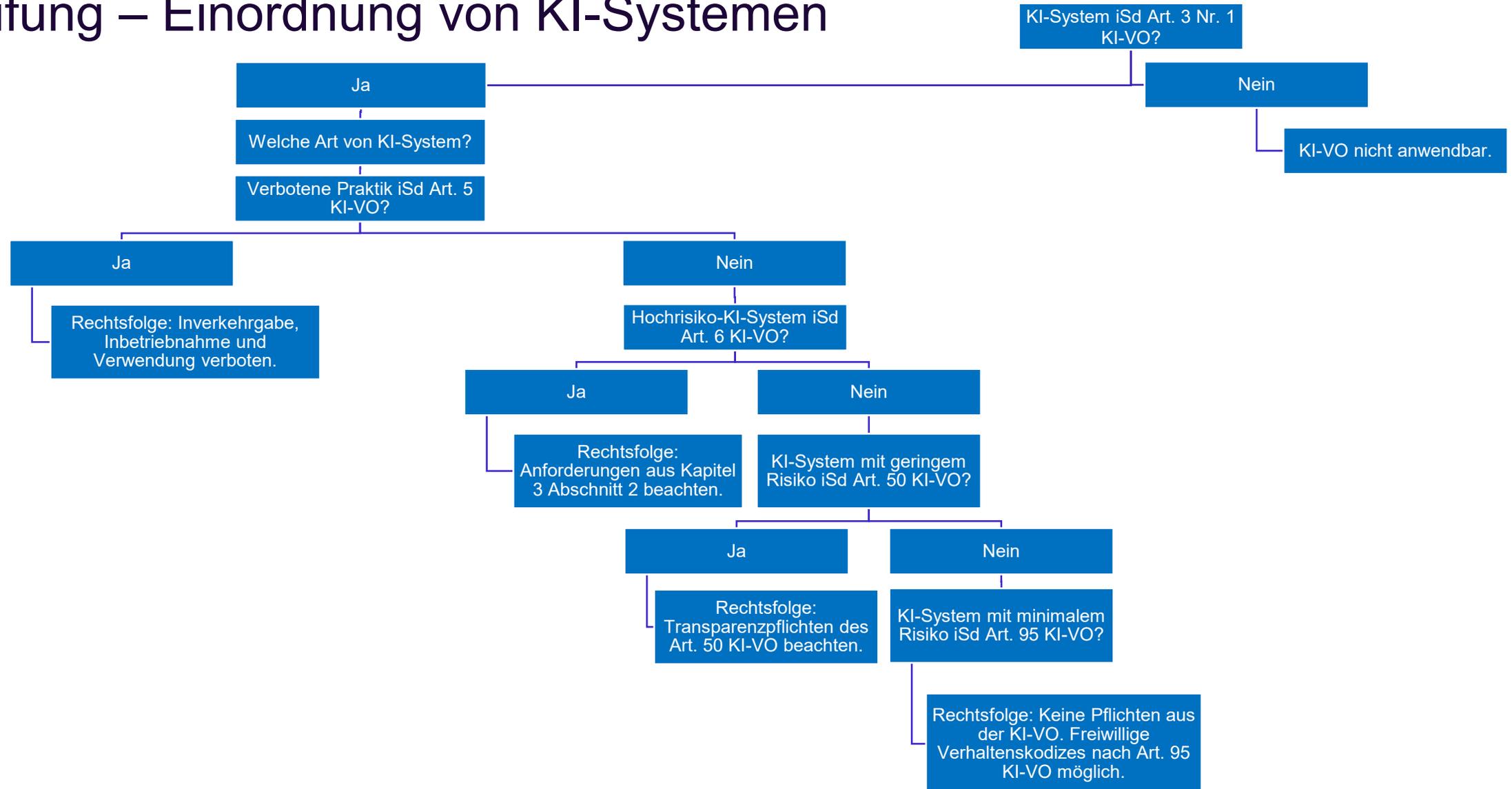
KI-Modell, das eine erhebliche allgemeine Verwendbarkeit aufweist und in der Lage ist, unabhängig von der Art und Weise seines Inverkehrbringens ein breites Spektrum unterschiedlicher Aufgaben kompetent zu erfüllen.

GPAI-Modell, Art. 3 Nr. 63

Arten von KI-Systemen – risikobasierter Ansatz

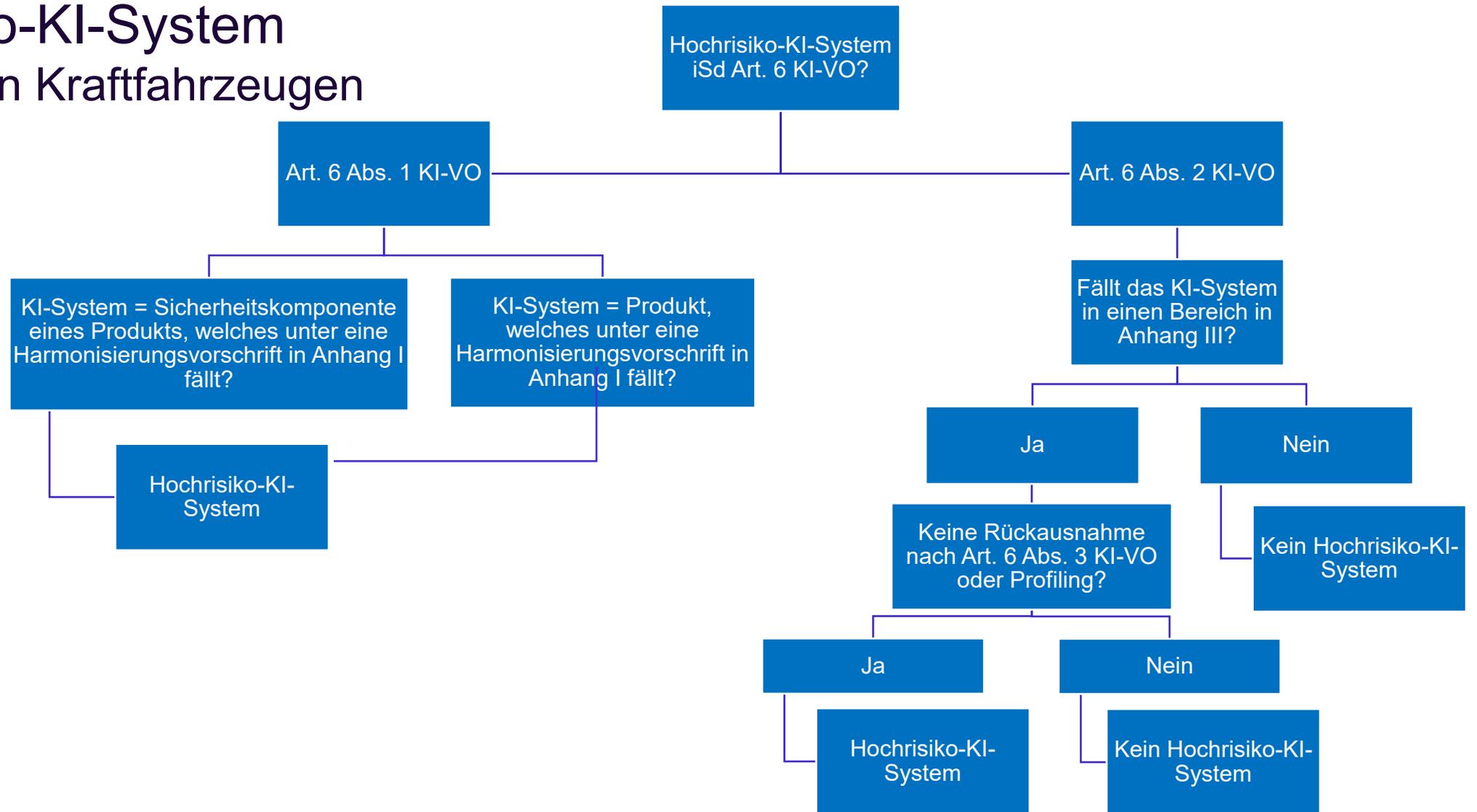


Prüfung – Einordnung von KI-Systemen



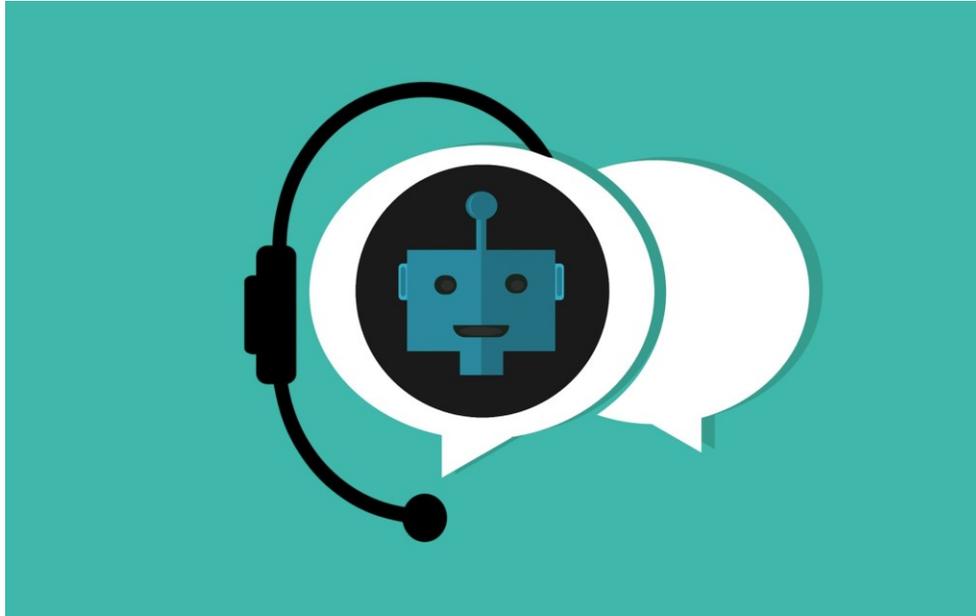
Hochrisiko-KI-System

Variante 1 in Kraftfahrzeugen



KI-System mit geringem Risiko, Art. 50 Abs. 1 KI-VO

Variante 2 in Kraftfahrzeugen



- KI-System, welches für die Interaktion mit natürlichen Personen bestimmt ist.
 - Chatbots
- Anbieter trifft eine Transparenz- und Informationspflicht.
- Ausnahme, wenn es für angemessen informierte, aufmerksame und verständige Person aufgrund der Umstände und des Kontexts der Nutzung offensichtlich ist.
- Anforderung betrifft unmittelbar die Technikgestaltung.
- Compliance-by-Design soll Gesetzesverstöße verhindern.

Anforderungen an Hochrisiko-KI-Systeme

Daten und Daten-Governance, Art. 10

- Anforderungen an Qualitätskriterien hinsichtlich Trainings-, Validierungs- und Testdatensätzen.
- Dadurch sollen Verzerrungen in den Datensätzen und Diskriminierung verhindert werden.
- Trainings-, Validierungs- und Testdatensätze müssen im Hinblick auf die Zweckbestimmung **relevant**, hinreichend **repräsentativ** und so weit wie möglich **fehlerfrei** und **vollständig** sein.

➤ Datensätze sind nie fehlerfrei.



➤ Datensätze sind nie vollständig.



Spannungsverhältnis zur DS-GVO

Folgen fehlerhafter Product Compliance

-

Bußgelder, Durchsetzungsmaßnahmen und Haftung

Bußgelder nach Art. 99 KI-VO

- EUR 35,000,000 oder – im Falle von Unternehmen – bis zu 7 % des gesamten weltweiten Jahresumsatzes.
 - Verstoß gegen Art. 5.
- EUR 15,000,000 oder - im Falle von Unternehmen - bis zu 3 % des gesamten weltweiten Jahresumsatzes.
 - Verstoß gegen sonstige Pflichten (Art. 16, 22, 23, 24, 26, 31, 33, 50 KI-VO).
- EUR 7,500,000 oder – im Falle von Unternehmen – bis zu 1 % des gesamten weltweiten Jahresumsatzes.
 - Falsche, unvollständige oder irreführende Informationen gegenüber notifizierten Stellen oder Behörden auf deren Auskunftersuchen hin.

Keine Anspruchsgrundlage für Schadensersatz.
Keine eigenen Haftungsregelungen.

Haftungsrechtliche Implikationen der KI-VO

- **Vertragliches Gewährleistungsrecht (§ 280 Abs. 1 BGB)**
 - Haftung für vermutetes Verschulden (§ 280 Abs. 1 S. 2 BGB)
 - Ansprüche nur gegenüber dem Vertragspartner
- **Deliktische Produzentenhaftung (§ 823 Abs. 1, 2 BGB)**
 - Verschuldensabhängige Haftung
 - Tradierte Pflichten vor und nach der Inverkehrgabe
 - Haftung gem. § 823 Abs. 2 BGB aufgrund Verletzung eines Schutzgesetzes
- **Produkthaftung (§ 1 ProdHaftG)**
 - Verschuldensunabhängige Haftung des Herstellers gegenüber jedermann
 - Erfasst auch Software und KI-Systeme

CONCLUSION



- KI-Verordnung ist nicht unmittelbar im Automobilsektor anwendbar.
- Autonome Fahrfunktionen sind gem. Art. 6 Abs. 1 KI-VO ein Hochrisiko-KI-System.
- Die einzelnen Pflichten aus der KI-VO werden in die jeweiligen sektorspezifischen Regelungen übernommen.
- Zahlreiche neue Anforderungen mit haftungsrechtlichen Implikationen.
- Neben der KI-VO sind auch Anforderungen aus dem Straßenverkehrsrecht (StVG und AFGVBV sowie StVO) zu beachten.
- KI und Automatisierung führen in der Automobilindustrie zu zahlreichen neuen Rechtsquellen, die einzuhalten sind.

Die Anpassung der sektorspezifischen Regelungen ist entscheidend.

Danke!

Dr. iur. Dr. rer. pol. Hans Steege
hans.steege@ivr.uni-stuttgart.de