



WER HAFTET, WENN DIE KI AM STEUER SITZT

WKO: AUTOMATISIERTES FAHREN 2025 – VOM TESTEN INS TUN KOMMEN

St. Valentin, 21. Oktober 2025

Rechtsanwalt Dr. Andreas Eustacchio LL.M. (London LSE)
Hon.Prof.(FH) – Cavaliere (ital.)



EUSTACCHIO
Rechtsanwälte • Attorneys at Law

DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT IST VERNETZT UND AUTOMATISIERT

Automatisierung, vernetzte Mobilität und Künstliche Intelligenz (KI) können dazu beitragen, die europäische Automobilindustrie und unseren Wirtschaftsstandort zu stärken!



**DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT IST
NÄHER, ALS WIR DENKEN.**

Vom *Testen* ins Tun kommen!





... oder lieber die Hände davon lassen?

„Das iPhone wird nie im Leben einen bedeutenden Marktanteil erlangen. Keine Chance.“

Steve Ballmer

UNFALLSTATISTIK USA - EU

Land	Zeitraum	Unfälle mit „automatisierten“ Fahrzeugen	Todesfälle	Vergleichswerte konventioneller Verkehr
USA*	2019–2024	3 979 (davon 83 Tote)	83	35 000–43 000 Tote / Jahr
EU (geschätzt) **	2018–2024	wenige Hundert gemeldete Testunfälle	< 10	ca. 20 000 Tote / Jahr

Allerdings nicht sehr aussagekräftig, weil der Anteil „automatisierter“ Fahrzeuge (Level 2 bis Level 4) deutlich unter 1% der Gesamtflotte und unter 0,01% der Gesamtkilometerleistung liegt für die USA. Für die EU noch geringer und vornehmlich Testprojekte (Level 2/3).

* NHTSA-Autonomous Vehicle Crash Data - National Highway Traffic Safety Administration

** L3Pilot, ETSC (European Transport Safety Council) sowie der Europäischen Kommission

UNFALLANALYSE USA

SAE-Level	Anteil an Unfällen	Typische Systeme/Beispiele	Merkmale und Kontext
Level 2 (teilautomatisiert) Fahrerassistenzsysteme mit Menschen als Aufsicht	Deutlich über 80 %	Tesla Autopilot, Full Self-Driving (FSD), VW Travel Assist usw.	Mensch bleibt in der Verantwortung, Systeme steuern Lenkung, Beschleunigung und Bremsen. Höchster Anteil aller Unfälle. Ablenkung, Überforderung
Level 3 bis 4 (hoch- bis vollautomatisiert)	Unter 10 %	Waymo, Cruise Robotaxis, Mercedes Drive Pilot (Level 3)	Fahren in bestimmten Betriebszonen ohne menschliche Aufsicht (<i>in den USA möglich- in der EU nicht möglich</i>) - Vorfälle meist in urbanen Testgebieten mit Geofencing (virtueller geografischer Zaun). Übergabeprobleme, Wetter (hauptsächlich Level 4).
Level 5 (autonom, ohne Einschränkung)	Keine realen Daten	Noch keine Serienfahrzeuge	Nur Entwicklungs- und Forschungsbetrieb. Es gibt bisher weder reale Unfalldaten noch Einsätze im Straßenverkehr. Komplexe Verkehrssituationen, Sensorfehler

UNFALLANALYSE USA

SAE-Level	Schweregrade der Unfälle nach Automatisierungsgrad
Level 2	Die schwersten Unfälle in absoluten Zahlen treten bei Level 2 auf (hohe Nutzung, menschliche Fehler, z. B. Totalschäden bei Übermüdung oder Fehlbedienung)
Level 3	Schwere Unfälle sind selten – das System arbeitet nur unter sicheren Bedingungen (meist auf klaren Autobahnen). Kritisch sind vor allem Übergabesituationen, wenn der Fahrer die Kontrolle bei plötzlich wechselnden Umständen nicht rechtzeitig übernimmt. Die Unfallschwere ist niedrig, da das System bei Unsicherheit frühzeitig an den Fahrer zurückgibt.
Level 4	Schwere Einzelfälle können durch System- oder Sensorfehler in komplexen Verkehrslagen auftreten , sind aber insgesamt selten. In der Regel sind die meisten Unfälle leicht, da Level 4 mit niedriger Geschwindigkeit, in überwachten Geozonen und mit defensiver Strategie fährt und sich bei Problemen automatisch absichert (bremst/stoppt).

EU

Level	Testdaten / Studien	Unfallereignisse & typische Befunde
Level 3	EU-Projekt L3Pilot* (2018–2022): 400.000 km Testfahrten mit 1.000 Fahrern & 100 Fahrzeugen in 11 Ländern	Keine schweren Unfälle; kritische Situationen nur bei fehlerhafter Fahrerübernahme.
Level 4	Versuche in Deutschland & Schweden (z. B. Scania, Hamburg-Shuttle)	Keine tödlichen Unfälle, leichte Sachschäden; meist in komplexen Übergängen (Baustelle, Sensorszenarien).

** L3Pilot: EU-Leitprojekt zur Erprobung und Validierung hoch- und vollautomatisierter Fahrfunktionen im Realverkehr; Laufzeit: 2018–2022; Beteiligung der führenden Hersteller und Forschungsinstitute (u.a. VW, Daimler, BMW, DLR, RWTH, Technische Unis).*



WER HAFTET FÜR AUTOMATISIERTE FAHRZEUGE?

21. Oktober 2025

Andreas Eustacchio - Wer haftet, wenn die KI am Steuer sitzt: WKO - Automatisiertes Fahren 2025-vom Testen ins Tun kommen



EUSTACCHIO

Rechtsanwälte • Attorneys at Law

HAFTUNG DES HALTERS NACH EISENBAHN- UND KRAFTFAHRZEUGHAFTPFLICHTGESETZ (EKHG)

Kriterien	Haftung des Halters/Lenkers	Beispiele / Erläuterung
Ziel	Gefährdungshaftung, verschuldensunabhängig	Jeder Betrieb eines Kfz begründet Haftung – unabhängig vom Verschulden
Unabwendbares Ereignis (§ 9 EKHG)	Keine Haftung	Fußgänger läuft plötzlich auf die Straße; Wespe sticht Fahrer; Unfall durch Wildwechsel etc.
Fehler am Fahrzeug	Haftung bleibt aufrecht	Unfall durch technische Störung, Sensorfehler, Softwarefehler, Versagen von Fahrfunktionen
Gegen Willen des Halters (§ 19)	Keine Haftung	Unbefugte Inbetriebnahme durch Dritten (Familiendiebstahl, „Schwarzfahrt“, Diebstahl)
Moderne Technologien (Level 4/5)?	Haftung auch für autonome Fahrfunktionen, Softwarefehler, Hackerangriffe, Sensorprobleme	Haftung solange Zusammenhang mit dem Fahrzeugbetrieb besteht

HAFTUNG - EKHG

Kategorie/Regelung	Inhalt / Details
• Haftungssummen EKHG (2025)	maximal
Tötung/Verletzung – pro Person	Bis € 2.130.000 oder Jahresrente bis € 140.000
Tötung/Verletzung – mehrere Personen	Gesamt max. € 6.390.000 pro Ereignis (§ 15 EKHG 2025)
Sachschäden	Bis € 1.390.000 (keine Haftungsobergrenze nach PHG)
• Kfz-Pflicht-Haftpflichtversicherung	
Versicherungspflicht	Für jedes in Österreich zugelassene Fahrzeug Pflicht
Deckungspflicht	Ersetzt verschuldensunabhängig Schäden an Dritten (Person, Sache, Vermögen) – nicht an Fahrer/Halter selbst
Schutzprinzip	Direktklagerecht des Geschädigten („Schutzprinzip“ bei schlechter Bonität Halter)

ABGB UND PRODUKTHAFTUNG (PHG)

ABGB: Schaden, Kausalität/Adäquanz, Rechtswidrigkeit und **Verschulden** müssen vorliegen!

PHG: **Hersteller/Importeur/Händler** haften für Schäden, die der Fehler des Produkts verursacht gegenüber Privaten!

Automobilhersteller, Zulieferer, Importeur, aber subsidiär auch Händler!

- **Kein Verschulden!**

Haftung für Fehler, der aus „enttäuschter berechtigter Sicherheitserwartung“ resultiert

- **Haftungsobergrenze**

- Österreich: keine Haftungshöchstgrenze
- EU-Richtlinie sieht Möglichkeit vor, die Haftung auf nicht weniger als EUR 70 Mio. zu begrenzen
- Deutschland begrenzt die Haftung auf EUR 85 Mio. (§10 deutsches ProdHaftG)

DIE NEUE EU PRODUKTHAFTUNGS-RL 2024/2853

bis 9.12.2026 in nationales Recht umzusetzen!

NEU	Bedeutung für automatisierte Fahrzeuge
Software ist ein Produkt! „verbundene“ Dienste	Software, KI-Systeme und digitale Produktionsdaten sind Produkte. Damit haftet der Hersteller erstmals auch für Schäden durch fehlerhafte Algorithmen, Trainingsdaten oder Updates. Sowohl integrierte KI-Komponenten (z. B. Autopilot, Sensorfusion) als auch stand-alone-KI-Systeme und Software (nicht open-source) fallen unter die Richtlinie! z.B. Bereitstellen von Verkehrsdaten in Navigationssystem, Fehlfunktion einer KI-basierten Bilderkennung (z. B. im Sicherheitsbereich), Cloud-Dienst, der eine Industrieanlage steuert und wegen fehlerhafter Algorithmen einen Schaden verursacht; Medizinische Diagnose-App, die falsche Werte ausgibt
Cybersicherheit als Produktsicherheitsmaßstab und Produktfehler	Fehler in der Steuerungssoftware, KI (lernende Systeme), Algorithmen und Updates (auch nachträglich per OTA) sind Produktfehler Schwächen bei IT-/Datensicherheit, offene Schnittstellen, mangelhafte Updates sind auch Produktfehler
Haftung für Software/KI/bugs & Updates	Haftung, wenn Softwarefehler/Bugs, Sicherheitslücken oder mangelhafte Updates ausgeliefert oder nicht behoben werden – egal ob Originalsoftware oder nachgeliefertes Update
Haftung für „wesentliche Veränderungen“	Wer KI-/Software modifiziert (z. B. Modding, Tuning), haftet wie der Hersteller

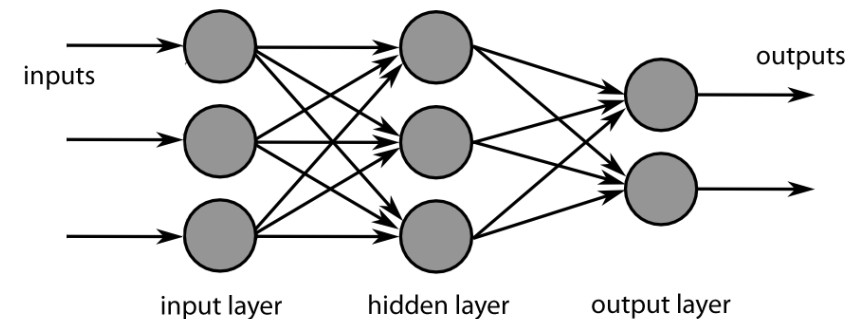
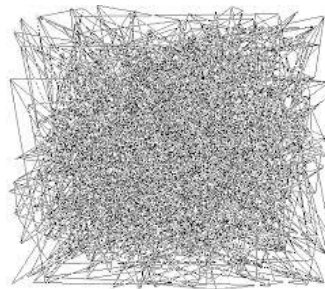
DIE NEUE EU PRODUKTHAFTUNGS-RL 2024/2853

NEU	Mögliche Bedeutung für automatisierte Fahrzeuge
Beweiserleichterungen	Widerlegbare Vermutung der Kausalität zwischen Fehler und Schaden zugunsten des Klägers
Herausgabepflicht von Beweismitteln	Offenlegung von Quellcode, Architektur oder Entwicklungsunterlagen möglich
Ersatz auch für Datenverluste	Ansprüche auch für Datenverlust oder Funktionsausfall durch Softwarefehler
Wer ist alles Hersteller? Anscheinhersteller	schon bisher: wer ein Produkt unter seinem eigenen Namen, seiner Marke oder einem anderen Erkennungszeichen auf dem Markt anbietet, eben auch Software, KI oder Hardware, auch wenn er es nicht selbst produziert hat.
Haftung der „öffentlichen Hand“	<p>schon bisher: Hersteller jede juristische Person, also auch des öffentlichen Rechts: Gemeinden, Länder, Bund, wenn im Rahmen der Privatwirtschaftsverwaltung tätig (also nicht behördlich), Universitäten, Sozialversicherungsträger, Kammern</p> <p>Behörden selbst sind Organe der juristischen Person und haften nicht!</p> <p>wenn sie z.B. smarte Verkehrsleitsysteme, Gesundheits-Apps oder digitale Bürgerdienste entwickeln, betreiben und bereitstellen sind sie Hersteller oder Anscheinhersteller</p>

KÜNSTLICHE INTELLIGENZ (AI) AM STEUER

Deep Learning – künstliche neuronale Netze

- Keine manuelle aufwändige und fehleranfällige Programmierung mehr-keine eindeutig im Vorfeld definierten Entscheidungsbäume
- Deep Learning setzt technisch und konzeptionell auf „lernende Netze“ statt festen Entscheidungsregeln
- Nicht der Programmierer/Softwareentwickler, sondern die gesammelten Daten definieren das Ziel
- Die Maschine/Computer lernt aus unzähligen Kombinationsmöglichkeiten Schlussfolgerungen zu ziehen und zu entscheiden – nach welchem Wertekatalog?



KÜNSTLICHE INTELLIGENZ & EU AI-ACT - VERORDNUNG (EU) 2024/1686

Thema / Aspekt	Bedeutung für automatisiertes Fahren
Nicht-deterministische KI	KI reagiert auf Basis von Wahrscheinlichkeiten: Entscheidungen, Fehler und Lernprozesse sind oft unerklärbar und schwer nachzuweisen – erhöht Haftungsrisiko bei Unfällen.
Black Box & Transparenz	Mangelnde Nachvollziehbarkeit von Entscheidungen neuronaler Netze ist für die Haftung und Beweisfragen relevant! Hersteller müssen trotzdem alle KI-Entscheidungen rechtlich vertreten und nachweisen.
Trainingsdaten & Bias	Wer die Daten auswählt, beeinflusst die Sicherheit und Risiko von Fehlentscheidungen (z.B. Erkennung von Fußgängern, Wetterereignissen). KI-Training mit personenbezogenen Daten weiterhin nur nach DSGVO (Art 10 AI Act): nur mit Zustimmung . Nutzung „besonderer Kategorien personenbezogener Daten“ (z. B. Gesundheitsdaten, Religion, ethnische Herkunft). Nur ausnahmsweise erlaubt, zur Erkennung oder Korrektur von Fehlern, Verzerrungen (Bias) in Hochrisiko-KI-Systemen und nur mit technischen Schutzmaßnahmen wie Pseudonymisierung. Gravierender Wettbewerbsnachteil für europäische Entwicklung!
Ethische Dilemmasituationen „Trolley-Problem“	KI muss in Ausnahmesituationen entscheiden (Notbremsung, Kollisionsvermeidung). Gibt es allgemeine Wertvorstellungen/Ethik (überhaupt)? Diskriminierungen unzulässig!
Nachvollziehbarkeit	KI-basierte Fahrentscheidungen müssen für Zulassung, Unfallaufarbeitung und Gerichte dokumentiert werden – KI muss Transparenz herstellen.
Haftung & Herstellerverantwortung	Hersteller, Systemintegratoren und oft auch Betreiber haften für Funktion und Fehler der KI im Straßenverkehr – nicht die KI selbst. Vorschlag EU-Richtlinie: deliktische Haftung für künstliche Intelligenz 28.9.2022, KOM(2022) 496

KÜNSTLICHE INTELLIGENZ AM STEUER

EU AI-Act	Bedeutung für automatisiertes Fahren
Einstufung als Hochrisiko-KI	Automatisiertes Fahren ist ausdrücklich Hochrisiko-KI , weil sicherheitsrelevante Funktionen zu Gefahr für Leben, Gesundheit und Sicherheit führen können - z. B. automatisches Bremsen, Spurhalten, Fußgängererkennung, Notmanöver - Art. 6 AI Act i. V. m. Reg. 2018/858 (EU-Typgenehmigungsverordnung für Fahrzeuge)
Pflichten für Hersteller	Risikomanagement: Laufende Fehlerrisikoanalyse. Qualitätsmanagement: Test-, Validierungs- & Update-Dokumentation. Bias-/Datenkontrolle: Trainingsdaten müssen korrekt & diskriminierungsfrei sein. Nachvollziehbarkeit: KI-Entscheidungen müssen prüfbar bleiben. KI darf niemals autonom entscheiden: Menschliche Überwachung/Kontrolle & Eingriffsmöglichkeit sind Pflicht (Human Oversight).
Praktische Folge für die Fahrzeugindustrie	Automatisierte Fahrzeuge müssen künftig zwei Konformitätsprüfungen bestehen: 1 nach Fahrzeugrecht (ALKS / UNECE 157) und 2 nach AI Act-Vorgaben für Hochrisiko-KI (Art. 16 ff.) – einschließlich Nachweis von Trainingsdaten, Testverfahren und Überwachungssystemen .
Verknüpfung mit Produkthaftung	Nach der neuen EU-Produkthaftungsrichtlinie 2024/2853 wird jeder Fehler der KI, Sicherheitslücken oder Software-Bugs als Produktfehler gewertet; Hersteller haften verschuldensunabhängig.

DIGITALE TECHNOLOGIEN, KI UND RECHT

FFG-PROJEKT GUARDIAN 2025:

- „Wegbereiter für **Autonome Maschinen im öffentlichen Raum**“
- Sicherer Betrieb **autonomer Maschinen** durch die Verbindung von technologischer Innovation, rechtlichen Anforderungen und ethischen Standards

Die Parteien

AIT Austrian Institute of Technology GmbH
Giefinggasse 4, 1210 Wien, Österreich

-nachstehend kurz „AIT“ genannt-

und

Business Upper Austria-OÖ Wirtschaftsagentur GmbH
Hafenstraße 47-51, 4020 Linz

-nachstehend kurz „bizup“ genannt-

und

Digitrans GmbH
Böhmerwaldstraße 16, 4020 Linz

-nachstehend kurz „Digitrans“ genannt-

und

Rechtsanwalt Dr. Andreas Renato Angelo Eustacchio, L.L.M. (LSE London)
Währinger Straße 26, 1090 Wien

-nachstehend kurz „Eustacchio“ genannt-

und

Palfinger Europe GmbH
Franz-Wolfram-Schererstraße 24, 5020 Salzburg

-nachstehend kurz „Palfinger“ genannt-

vereinbaren nachfolgenden

KONSORTIALVERTRAG

- AIT Austrian Institute of Technology
- **Eustacchio**
- Palfinger
- Digitrans
- AutomobilCluster Oberösterreich



**DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT IST
NÄHER, ALS WIR DENKEN.**

www.automotiveLaw.EU

20. September 2025

35 JAHRE RECHTSPANORAMA

Automatisiertes Fahren: Chancen und Hürden

Im Gespräch. Industrie- und Technologieanwalt Andreas Eustacchio über die Entwicklung automatisierter Fahrzeuge und Maschinen, rechtliche Hindernisse und überhöhte Sicherheitserwartungen.

INTERVIEW: ANDRÉ EXNER

Die Presse: Selbstfahrende Autos sind in aller Munde. Wie weit ist Österreich beim autonomen Fahren und bei der Automatisierung?
Andreas Eustacchio: Österreich ist stark in der Forschung, besonders beim Testen selbstfahrender Fahrzeuge, aber auch automatisierter Maschinen, wobei bisher vor allem kontrollierte Tests unter menschlicher Aufsicht erfolgen müssen. Ziel der Tests muss es sein, innovative Systeme in den Regelbetrieb, also auf die Straße, zu bringen und nicht nur zu testen.

Was wird konkret getestet?
Das Testen verlangt sich aktuell verstärkt auf automatisierte Busse im Personenverkehr, nicht nur in Österreich, sondern EU-weit. Die geltende Rechtslage in Österreich (das Gesetz dazu ist die Automaten-FahrVO) ermöglicht den Testbetrieb mit Bussen unterschiedlicher Automatisierungsgrade. Vor allem im ländlichen Raum können dadurch Lücken im Nahverkehrsangebot geschlossen und Abwanderung verhindert werden. Automatisierte Busse erleichtern die Mobilität für alle Menschen, sind kundenorientiert, bieten flexible Fahrzeiten und können Personalmängel abfedern. Ein Beispiel: Mit der neuen Koralm-Bahn-Verbindung zwischen Graz und Klagenfurt ab Ende 2025 kann das für diesen Wirtschafts- und Lebensraum ein wichtiges Zusatzangebot darstellen.

Wieso muss man das testen? Kann man diese Busse nicht einfach zulassen?

Nicht nur die Rechtslage, sondern auch die notwendige Erprobung dahinterstehender Technologie erfordert aus Gründen der Verkehrssicherheit, dass automatisierte Systeme umfassend, strukturiert und unter realen Bedingungen getestet werden. Dazu ist zu sagen, dass der Begriff „automatisiertes Fahren“ bestimmte Fahrfunktionen erlaubt, aber immer nur mit einem menschlichen Sicherheitsfahrer oder Testlenker im Fahrzeug, der jederzeit bei einer drohenden Unfallgefahr eingreifen muss. Erst mit dem Nachweis der ausreichenden Zuverlässigkeit und Sicherheit dieser Technologien kann über eine rechtliche Zulassung für den fahrerlosen Regelbetrieb nachgedacht werden.

Was müsste getan werden, um automatisiertes Fahren voranzutreiben?
Österreich braucht einen flexiblen Rechtsrahmen, der technologische Entwicklungen unterstützt und mehr unterschiedliche Testscenarien ermöglicht. Die Automaten-FahrVO regelt die konkreten Testscenarien auf öffentlichen Straßen sehr eingeschränkt, darunter automatisierte Parkservices, Spurwechsel, Arbeitsmaschinen, Busse, u. a., taxativ. Erlaubt sind nur die in der Verordnung ausdrücklich genannten Anwendungen. Nach dem Motto: Ist etwas nicht ausdrücklich erlaubt, ist es verboten.

In Deutschland ist man offenbar weiter. Warum?
Dort können auch individuell neue Testscenarien beantragt und genehmigt werden, die nicht ausdrücklich gesetzlich geregelt sind. Und mit dem Gesetz zum autonomen Fahren hat Deutschland den Rechtsrahmen für den fahrerlosen Betrieb autonomer Busse deutlich geöffnet. Fahrzeuge der Stufe 4, also vollautomatisiert, dürfen unter



Rechtsanwalt Andreas Eustacchio bietet als Spezialist für Automotive Law fundierte Einblicke in die rechtlichen Herausforderungen rund um automatisierte Systeme, industrielle Maschinen und KI. (Johannes Wiedner)

bestimmten Bedingungen auf öffentlichen Straßen in genehmigten Betriebsbereichen eingesetzt werden, und zwar ohne, dass ein Fahrer physisch im Fahrzeug sitzt. Das unterscheidet sich von Österreich.

Wer kontrolliert dann die Fahricherheit, wenn kein Fahrer mehr am Steuer sitzt?

In Deutschland muss deshalb rechtlich zwingend eine technische Aufsicht beziehungsweise Leitstelle eingerichtet werden. Die Kontrolle muss aber nach wie vor durchgehend durch einen Menschen erfolgen, der im Notfall aus der Ferne eingreift. Risiken überwachet, und damit die Sicherheit der Insassen und anderer Verkehrsteilnehmer garantiert.

Kann es sein, dass Deutschland dies wegen der eigenen Automobilindustrie forciert?

Sehr wahrscheinlich, aber Österreich hat eine wichtige Zuliefer-Industrie, die hochinnovative Komponenten, Systeme und komplexe Softwarelösungen auch für den Einsatz in automatisierten Fahrzeugen und für die Elektromobilität entwickelt und vertreibt. Automatisiertes Fahren sollte als Chance für den Wirtschaftstandort Österreich begriffen werden. Zulieferunternehmen stehen nicht nur im Wettbewerb mit Billigfabrikanten, sondern oft auch unter Druck durch Automobilhersteller (auch OEMs für Original Equipment Manufacturers genannt) selbst. Nach wie vor machen OEMs die Abnahme von Bauteilen und Dienstleistungen von der Unterfertigung sog.

Konzeptvereinbarungen (KVV) abhängig. Darin müssen sich Zulieferer vertraglich verpflichten, eine prozentuale oder betragsmäßige Quote an den OEM zu zahlen, wenn es zu Schäden durch das Fahrzeug kommt, in das die Teile verbaut sind, und das unabhängig davon, ob die Teile überhaupt schadenskausal waren. Das sind pauschale und schwer kalkulierbare Haftungsrisiken, ganz zu schweigen von der Frage der Versicherungbarkeit. Wir versuchen in unserer rechtlichen Beratung derartigen Vertriebsverträgen diese schmerzhaften Haftungsstrukturen zu ziehen.

„Für Fortschritte bei der Entwicklung automatisierter Fahrzeuge braucht Österreich einen flexiblen Rechtsrahmen, der technologische Entwicklungen unterstützt und unterschiedliche Testscenarien ermöglicht.“

heit, Vertrauen sowie Verbesserungen im Alltag. Gerade großflächige Testscenarien bei automatisierten Bussen unter Einbindung unterschiedlicher Bevölkerungsgruppen können einen wichtigen Beitrag dazu leisten. Und das nach wie vor ein Mensch die Kontrolle hat, entweder im Fahrzeug, wie in Österreich, oder durch die technische Aufsicht eines Menschen, wie in Deutschland, sollte zur Stärkung des Vertrauens beitragen.

(Anm.) gemeinsam mit dem Salzburger Kranhersteller Palfinger einen automatisierten Gabelstapler und einen automatisierten Kran. Beide sollen, wenn möglich, ohne menschliche Kontrolle vor Ort auskommen. Ich bin mit meiner rechtlichen Expertise mit an Bord dieses Forschungsförderungsprojekts (FFG), an dem auch die Digtrans und der Automobil-Cluster Oberösterreich mitwirken.

Was ist dabei Ihre Rolle?
Ziel ist die Entwicklung sicherer automatisierter Maschinen, die auch im öffentlichen Raum gefahrlos eingesetzt werden können. Dazu braucht es auch eine rechtliche Risikofolgenabschätzung als Grundlage für den späteren Einsatz im Regelbetrieb. Dies ist meine Rolle, wobei wir, wie beim Menschen, auch von automatisierten Systemen nicht von „göttlicher Unfehlbarkeit“ ausgehen dürfen. Wenn wir absolute Sicherheit erwarten, können wir unendlich lang testen, ohne dieses Sicherheitsniveau je zu erreichen. Und in der Zwischenzeit werden durch unsere Zögerlichkeit Mitbewerber an uns vorbeiziehen.

Wo sehen Sie sonst Hemmschuhe für Innovation?

Maschinen unterliegen der Maschinen-SicherheitsVO und ab 2027 der EU-Maschinenverordnung. Für sie gelten technische Mindeststandards beziehungsweise Normen, die meist eine unmittelbare menschliche Kontrolle der Maschine vor Ort vorsehen. Technische Normen sind zwar keine Gesetze, haben aber erhebliches Gewicht für Sicherheit und Haftung. Will man stattdessen die Kontrolle über eine Fernsteuerung/Teleoperation gestalten, verbietet dies zwar kein Gesetz, die Verwendung kann aber haftungstechnisch ein Risiko bedeuten. Wenn Tests zeigen, dass auch teleoperative Systeme ein hohes Sicherheitsniveau bieten, sollten die technischen Sicherheitsstandards angepasst werden. Dies würde die technische Entwicklung von Maschinen ohne menschliche Kontrolle vorantreiben. Die bloße Einhaltung technischer Normen befreit selbstverständlich nie automatisch von der Haftung.

Warum ist es so wichtig, dass automatisierte Systeme ohne menschliche Kontrolle vor Ort funktionieren sollen?

Die Entwicklung fahrerloser Systeme zeigt, dass Automatisierung nicht Menschen ersetzt, sondern entlastet und ihnen neue Aufgaben ermöglicht. Fachpersonal kann so flexibler eingesetzt, Kosten gespart und der Betrieb effizienter und zuverlässiger gestaltet werden. Gleichzeitig sind autonome Systeme rund um die Uhr verfügbar und helfen, Fachkräftemangel auszugleichen.

EUSTACCHIO
Rechtsanwälte • Attorneys at Law



Sie haben zu Beginn das Testen automatisierter Maschinen genannt. Was tut sich in diesem Bereich?

Zun Beispiel entwickelt das AIT (Austrian Institute of Technology,

DIE ZUKUNFT DER MOBILITÄT IST NÄHER, ALS WIR DENKEN.

www.automotiveLaw.EU

Nach dem Reden – endlich – ins Tun kommen

RECHT ZU HABEN IST NICHT GENUG.

Vielen Dank!

RA Dr. **Andreas Eustacchio** LL.M. (London LSE)

Rechtsanwalt (Österreich) - Hon.Prof.(FH) - Cavaliere (ital.)

a.eustacchio@eustacchio.com

+43-1-319 97 00

www.automotiveLaw.eu

www.eustacchio.com

Währinger Straße 26, 1090 Wien



EUSTACCHIO

Rechtsanwälte • Attorneys at Law