

This website uses cookies. [Privacy Policy](#)

[OK](#)

# Technology Arts Sciences TH Köln

You are here:

- [College/](#)
- [News/](#)
- **news**

## Contact & Service

- [Institute of Insurance](#)

## Who is liable for accidents with autonomous cars? Interview with doctoral candidate Fabian Pütz



If automated guided vehicles cause an accident on the road, who will pay for the damage? Will the car manufacturer be held liable? And is the protection of victims sufficiently ensured? Fabian Pütz of the Institute of Insurance investigates the Product Liability and Road Traffic Act in these aspects in his doctorate.

**Question:** Mr. Pütz, self-driving cars could be a matter of course on German roads in the coming decades. But even computer-controlled control will probably cause accidents. In a journal article you examined how the current law would work in cases of automated driving. What are your results?

**Fabian Pütz:** My two most important findings are: If the computer control system causes an accident, it is unlikely that the insurance company will pass the liability costs on to the manufacturers. And in the case of accidents with very great damage, victim protection is no longer fully guaranteed.

## more on the subject

- [Press Release 48/2018: Automated Driving and Insurance Law \(pdf, 52 KB\)](#)

**Question:** Why is it unlikely that the insurance companies pass the costs on to the manufacturers?

**Fabian Puetz:** Car insurance companies can claim the costs only from the manufacturer, if the cause of the damage was in the software of the vehicle. According to the wording of the amendment to the amended Road Traffic Act, it seems that the manufacturer, as the actual cause of the accident, should eventually pay for the damage. Politically and socially, this is perceived as just. But in practice, the implementation is prevented by high hurdles. For example, insurance companies often lack the necessary self-interest: if an insurer regularly passed on the liability costs for ordinary accident damages to the manufacturers, he would ultimately no longer be the original bearer of the risk and would practically jeopardize his own business model. I also doubt that most motor vehicle insurers have the technical and legal knowledge at all to prove that the conditions for liability are met by the manufacturer. Especially for damages that are due to errors in the software. Only in major catastrophic events with high costs, the insurers would be interested in passing on the costs to the manufacturers. In addition, can be claimed under the Product Liability Act only damage to property intended for private use. If a software defect causes damage to the public or commercial road infrastructure, to company vehicles or cars of Car-Sharing, the manufacturers can not legally be held liable at present. that the conditions for liability are met by the manufacturer. Especially for damages that are due to errors in the software. Only in major catastrophic events with high costs, the insurers would be interested in passing on the costs to the manufacturers. In addition, can be claimed under the Product Liability Act only damage to property intended for private use. If a software defect causes damage to the public or commercial road infrastructure, to company vehicles or cars of Car-Sharing, the manufacturers can not legally be held liable at present. that the conditions for liability are met by the manufacturer. Especially for damages that are due to errors in the software. Only in major catastrophic events with high costs, the insurers would be interested in passing on the costs to the manufacturers. In addition, can be claimed under the Product Liability Act only damage to property intended for private use. If a software defect causes damage to the public or commercial road infrastructure, to company vehicles or cars of Car-Sharing, the manufacturers can not legally be held liable at present. Only in major catastrophic events with high costs, the insurers would be interested in passing on the costs to the manufacturers. In addition, can be claimed under the Product Liability Act only damage to property intended for private use. If a software defect causes damage to the public or commercial road infrastructure, to company vehicles or cars of Car-Sharing, the manufacturers can not legally be held liable at present. Only in major catastrophic events with high costs, the insurers would be interested in passing on the costs to the manufacturers. In addition, can be claimed under the Product Liability Act only damage to property intended for private use. If a software defect causes damage to the public or commercial road infrastructure, to company vehicles or cars of Car-Sharing, the manufacturers can not legally be held liable at present. Only in major catastrophic events with high costs, the insurers would be interested in passing on the costs to the manufacturers. In addition, can be claimed under the Product Liability Act only damage to property intended for private use. If a software defect causes damage to the public or commercial road infrastructure, to company vehicles or cars of Car-Sharing, the manufacturers can not legally be held liable at present.

**Frage:** Was muss der Gesetzgeber tun, um in solchen Fällen die Haftungskosten angemessen zu verteilen?

**Fabian Pütz:** Das Produkthaftungsrecht wurde seiner Zeit für analoge Produkte formuliert. Es müsste deshalb an einigen Stellen geändert werden. Beispielsweise muss derzeit der Defekt, der zu einem Schaden führt, bereits zu dem Zeitpunkt vorgelegen haben, an dem der Hersteller das Produkt auf den Markt gebracht hat. Allerdings erhalten automatisierte Fahrzeuge laufend Software-Updates und werden dadurch verändert. Es ist also nicht mehr zielführend, einen fixen Zeitpunkt für das sogenannte Inverkehrbringen zu benennen. Außerdem haften Hersteller für Personenschäden, die aus demselben Fehler eines Produktes resultieren, nur bis maximal 85 Millionen Euro. Da in der Zukunft aber Serienfehler im Straßenverkehr zu einer Vielzahl von Unfällen führen könnten, ist diese Haftungsbeschränkung nicht sachgerecht. Darüber hinaus müsste die mangelnde Motivation der Versicherer, Regresse auch tatsächlich durchzuführen, etwa durch eine Verpflichtung durchbrochen werden, einen Regresses bei einem Unfall im automatisierten Fahrmodus auch zu prüfen.

**Frage:** Welche Schwierigkeiten sehen Sie für den Opferschutz bei Großschadensereignissen?

**Fabian Pütz:** Eines vorweg: Für Unfälle mit kleinen oder mittleren Schäden, die den Großteil der Fälle ausmachen, ist der Opferschutz auch im Zeitalter des autonomen Fahrens gewährleistet. Problematisch sind Unfälle mit hohen Folgekosten, etwa wenn viele Menschen in den Unfall involviert waren und dauerhafte Beeinträchtigungen oder Behinderungen davon tragen. Bei jedem Unfall tritt hier grundsätzlich zunächst die Kfz-Haftpflichtversicherung des Halters ein. Da der Halter verschuldensunabhängig haftet, geschieht dies sogar unabhängig von der Schuldfrage,

allerdings nur bis zu einem bestimmten Limit. Hat der Fahrer den Unfall verursacht, haftet dieser darüber hinaus unbeschränkt. Auch hier tritt die Kfz-Haftpflichtversicherung mit sehr hohen Versicherungssummen ein. Anders sieht es jedoch bei einem automatisierten Fahrzeug aus. Wenn der Computer steuert, der Fahrer seiner Kontrollpflicht nachkommt und es trotzdem zu einem Unfall kommt, fällt die unlimitierte Haftung des Fahrers weg, da ihn keine Schuld trifft. Die Unfallopfer würden nur bis zur Höhe der verschuldensunabhängigen Haftung des Fahrzeughalters entschädigt.

2017 sind im Straßenverkehrsgesetz die Höchstbeträge für Personenschäden auf zehn Millionen und für Sachschäden auf zwei Millionen Euro verdoppelt worden, wenn hoch- oder vollautomatisierte Fahrfunktionen beteiligt sind. Aber um die potentiellen Opfer komplett abzusichern, müssten diese Höchstgrenzen noch einmal deutlich angehoben werden. Zwar können Geschädigte auch direkt die Hersteller verklagen, aber aufwändige, langwierige und teure Prozesse gegen Konzerne sind für Privatpersonen kaum zu führen.

**Frage:** Sie empfehlen dringend notwendige und sehr umfangreiche Änderungen. Sind die für den Spezialfall „Autonomes Fahren“ wirklich gerechtfertigt?

**Fabian Pütz:** Meine Vorschläge zu den Änderungen im Produkthaftungsgesetz sind in der Tat tiefgreifend und müssen vom Gesetzgeber abgewogen werden. Allerdings betreffen sie nicht nur automatisierte Fahrzeuge, sondern alle Produkte, die regelmäßige Software-Updates erhalten: Also auch Smart Home-Lösungen und alle unter dem Schlagwort „Internet of Things“ gefassten Produkte. Entsprechende Anpassungen könnten im Gesetz als Unterkapitel für abgegrenzte Bereiche verfasst werden.

Fabian Pütz is a member of the Research Center FaRis and a research associate at the Cologne Research Center for Reinsurance at the Institute of Insurance of the Technical University of Cologne. He is currently working on a collaborative doctorate in collaboration with the University of Limerick in Ireland. In this context, his article on Automated Driving was also published, which appeared in the "European Journal of Risk Regulation" under the title "Reasonable, Adequate and Efficient Allocation of Liability Costs for Automated Vehicles: A Case Study of the German Liability and Insurance Framework" is.

The article is open access under the following link <https://doi.org/10.1017/err.2018.35>  
(<https://doi.org/10.1017/err.2018.35>)

**15.8.2018** Interview: Monika Probst