

Inhalt

Vorwort	V
Abschnitt 1 – Standardessentielle Patente und Fahrzeugvernetzung	1
1 Einleitung	1
2 Sachverhalt	3
3 Lizenzierung und Erschöpfung standardessentieller Patente	7
3.1 Grundlagen der Erschöpfung	7
3.2 Einschränkungen der Anwendbarkeit der Erschöpfungslehre	8
3.2.1 Erschöpfung von Verfahrensansprüchen	9
3.2.2 Erschöpfung von Systemansprüchen	12
3.2.3 Weiter Anwendungsbereich der Erschöpfung in den USA ..	14
3.3 Auswirkung auf die Lizenzierung	15
3.3.1 Lizenzpflicht	15
3.3.2 Lizenzierungspraxis bei SEP	16
3.3.3 Stellungnahme	17
3.4 Auswirkung auf den Verletzungsfall	19
4 Anspruch auf Lizenzierung – EuGH Huawei/ZTE	21
4.1 Hintergrund	21
4.1.1 BGH Orange-Book-Standard	21
4.1.2 Pressemitteilungen der Europäische Kommission	23
4.1.3 Vorlage durch das LG Düsseldorf	24
4.2 Auffassung des EuGH in Huawei/ZTE	25
4.2.1 Kernaussagen des EuGH	25
4.2.2 Rechte und Pflichten der Beteiligten	26
4.3 Entwicklung nach Huawei/ZTE	28
4.3.1 Anwendung der Huawei-Kriterien auf de facto-Standards ..	28
4.3.2 Reihenfolge der Prüfung	30
4.3.3 Hinweispflicht	30
4.3.4 Anforderungen an das Lizenzangebot	31
4.3.5 Anforderungen an das Gegenangebot	32
4.3.6 Bedeutung von FRAND	33
4.3.6.1 FRAND als Rechtsbegriff	33
4.3.6.2 Bedeutung der FRAND-Erklärung	33
4.3.7 Zum Begriff der Standardessentialität	35
4.3.8 Verhältnismäßigkeit von Unterlassungsansprüchen	36
4.3.9 Aussetzung von Verletzungsverfahren bei Nichtigkeitsverfahren	37
5 Kriterien der Berechnung von Lizenzraten	40
5.1 Grundlage der Berechnung	40
5.2 Methoden der Berechnung	41

5.2.1	Bottom-Up Approach: die Berechnung von sog. „Incremental Value“	41
5.2.2	Top-Down Approach	43
5.2.3	Comparable Licenses: Vergleichungsmethode	44
5.3	Bemessung der Lizenzhöhe bei Portfolien.	45
6	Schlussfolgerungen	47
Abschnitt 2 – Zulässigkeit und Zulassung		51
1	Einleitung	51
2	Automatisierungsstufen und deren Bedeutung	52
2.1	Begriffsbestimmungen	52
2.2	Stufendefinitionen	53
2.3	Rechtlicher und technischer Bedeutungsgehalt der Stufendefinitionen	55
2.4	Erfordernis einheitlicher Stufenverweise für die Rechtspraxis	56
3	Zulässigkeit der Verwendung automatisierter Fahrfunktionen.	57
3.1	Internationale Übereinkommen	57
3.1.1	Wiener Übereinkommen 1968	57
3.1.1.1	Beherrschbarkeitsgebot und Führererfordernis	58
3.1.1.2	Verhältnis von Verhaltens- und Zulassungsregeln	59
3.1.1.3	Änderung des WÜ 2014.	59
3.1.2	Genfer Abkommen 1949	60
3.1.3	Resolutionen und Empfehlungen zur Auslegung der Abkommen	61
3.1.3.1	Zulässigkeit einzelner Stufen	61
3.1.3.2	Resolution vom 3.10.2018	62
3.1.4	Zusammenarbeit von WP.1 und WP.29	63
3.2	Nationales Recht	64
3.2.1	Problemlage	64
3.2.2	Die neuen Regelungen des StVG.	64
3.2.2.1	Begriffsklärung.	65
3.2.2.2	Anwendungsbereich.	65
3.2.2.2.1	Hoch- und Vollautomatisierte Fahrfunktionen, § 1a Abs. 1 StVG.	65
3.2.2.2.2	Einschränkung des § 1a Abs. 3 StVG.	66
3.2.2.3	Voraussetzungen der Zulässigkeit	66
3.2.2.4	Bestimmungsgemäße Verwendung	67
3.2.2.4.1	Begriff	67
3.2.2.4.2	Vorgaben für die Festlegung der bestimmungsgemäßen Verwendung	68
3.2.2.4.3	Inhalt der bestimmungsgemäßen Verwendung	69
3.2.2.4.4	Verbindliche Erklärung des Herstellers nach § 1a Abs. 2 Satz 2 StVG	70

3.2.2.5	Wirkung des § 1a StVG.	70
3.2.2.6	Folge des Fehlens der Voraussetzungen des § 1a StVG.	71
3.2.2.6.1	Fehlen der Voraussetzungen des § 1a Abs. 3 StVG.	71
3.2.2.6.2	Folgen der bestimmungswidrigen Verwendung, § 1a Abs. 1 StVG	73
3.2.2.6.3	Zulässigkeit von Probefahrzeugen im Realverkehr	73
3.2.3	Umsetzung der Resolution der WP.1 vom 3.10.2018	74
3.2.4	Parallelen im Produktsicherheitsrecht	74
4	Zulassung automatisierter Fahrfunktionen	76
4.1	Europäische Regelungen zur Zulassung	76
4.1.1	Grundsätzliches.	76
4.1.2	EG-Typengenehmigung nach Art. 20 RL 2007/46/EG	76
4.1.3	Verordnung (EU) 2018/858 ab 1.9.2020	77
4.2	Stand der internationalen Regelungen (ECE-Regelungen)	77
4.2.1	Genfer Abkommen 1958.	77
4.2.2	ECE R79 – Lenkanlagen	78
4.2.2.1	Automatische Lenkfunktion (ACSF)	79
4.2.2.1.1	Geschwindigkeit	79
4.2.2.1.2	Einführung von ACSF-Kategorien	79
4.2.2.1.3	Aktivierung und Deaktivierung	80
4.2.2.1.4	Darstellung der Systeminformationen	81
4.2.2.2	Korrigierende Lenkfunktion (CSF)	81
4.2.2.3	Ferngesteuertes Parken (RCP)	81
4.2.3	ECE R13-H – Bremsen.	82
4.2.4	ECE R6 – Fahrtrichtungsanzeiger.	82
4.2.5	Stand der Diskussion	82
4.3	Nationaler Rechtsrahmen	83
4.3.1	StVZO und deren Anwendungsbereich	83
4.3.1.1	Innerhalb des Anwendungsbereichs der RL 2007/46/EG	84
4.3.1.2	Außerhalb des Anwendungsbereichs der RL 2007/46/EG	84
4.3.1.3	Technische Anforderungen der StVZO	84
4.3.2	Zulassung von automatisierten Fahrzeugen nach StVZO	85
4.4	Leitlinien für technische Anforderungen automatisierter Fahrfunktionen	86
4.4.1	Vorgaben des § 1a Abs. 2 StVG	86
4.4.1.1	Erkennung der Erforderlichkeit der eigenhändigen Fahrzeugssteuerung	86
4.4.1.2	Hinweis bei bestimmungswidriger Verwendung	87

4.4.1.3 Einhaltung der Verkehrsregeln während der automatisierten Fahrzeugsteuerung	87
4.4.1.3.1 Vorschriften ohne Bewertungsspielraum	88
4.4.1.3.2 Vorschriften mit Bewertungsspielraum	88
4.4.1.3.3 Vorschriften für Sondersituationen	89
4.4.1.3.4 Umgang mit bestimmten Verkehrsteilnehmern	89
4.4.1.3.5 Relevanz der „Dilemma-Situation“	90
4.4.1.3.6 Rechtsstaatliches Bestimmtheitsgebot	90
4.4.2 Festlegung der Automatisierungsstufe	91
4.4.3 Operational Design Domains (ODD)	91
4.4.3.1 Beherrschung der Verkehrsvorschriften als Maßstab	92
4.4.3.2 Festlegung hersteller- und länderübergreifender Kriterien	92
4.4.3.3 Kalkulierbare und unkalkulierbare Faktoren	92
4.4.4 Vorrang konstruktiver Maßnahmen	93
4.4.5 Anforderungen für die Instruktion	93
4.4.6 Besonderheiten von Stufe-3-Funktionen	94
4.4.7 Besonderheiten von Stufe-4-Funktionen	95
4.4.8 Keine Vorgaben für Nebentätigkeiten	95
5 Schlussfolgerungen	97
Abschnitt 3 – Haftungsrecht	101
1 Einleitung	101
2 Haftung nach StVG	102
2.1 Keine Änderung des straßenverkehrsrechtlichen Haftungssystems	102
2.2 Haftung des Halters, § 7 StVG	103
2.3 Haftung des Fahrzeugführers, § 18 StVG	104
2.3.1 Anwendungsbereich des § 1b StVG	104
2.3.2 Rechte und Pflichten des § 1b	105
2.3.2.1 Abwendungsrecht	105
2.3.2.2 Wahrnehmungsbereitschaft	105
2.3.2.2.1 Aufforderung zur Übernahme	106
2.3.2.2.2 Übernahme aufgrund offensichtlicher Umstände	106
2.3.2.3 Besonderheiten bei Stufe 4-Funktionen	108
2.3.2.4 Folgen der unsachgemäßen Übernahme der Steuerung	108
2.3.2.5 Nebentätigkeiten	109
2.3.2.5.1 Nebentätigkeiten bei herkömmlichen Fahrzeugen	109

2.3.2.5.2	Nebentätigkeiten bei Verwendung automatisierter Fahrfunktionen	109
2.3.2.6	Beweisbarkeit - § 63a StVG	110
2.3.3	Folgen einer bestimmungswidrigen Verwendung	111
2.3.4	Verantwortung mehrerer, § 17 StVG	112
2.3.4.1	Betriebsgefahr	112
2.3.4.2	Ausschluss	113
2.4	Haftung nach § 823 BGB	113
2.5	Haftung für Verkehrsverstöße	114
3	Herstellerhaftung	115
3.1	Keine neuen Anspruchsgrundlagen durch StVG	115
3.2	Produzentenhaftung § 823 BGB	115
3.2.1	Konstruktionspflicht	115
3.2.1.1	Technische Anforderungen iSD § 1a Abs. 3 StVG als Mindestmaßstab	116
3.2.1.2	Vorgaben § 1a Abs. 2 StVG	117
3.2.1.2.1	Beachtung der Verkehrsvorschriften ..	117
3.2.1.2.2	Bestimmungsgemäße Verwendung ..	117
3.2.1.2.3	Übernahmeaufforderungen ..	118
3.2.1.2.4	Verhältnis zu § 1b Abs. 2 Nr. 2 StVG ..	118
3.2.1.2.5	Verbindliche Erklärung nach § 1a Abs. 2 Satz 2 StVG	119
3.2.1.3	Datensicherheit	119
3.2.2	Fabrikationspflicht	119
3.2.3	Instruktionspflicht	120
3.2.3.1	Technische Anforderungen iSD § 1a Abs. 3 StVG ..	120
3.2.3.2	Systemhinweise und Bedienungsanleitung ..	120
3.2.3.3	§ 1b StVG als Maßstab	121
3.2.3.4	Naheliegender Fehlgebrauch	121
3.2.4	Produktbeobachtungspflicht	122
3.2.4.1	Softwareupdates	122
3.2.4.2	Produktbeobachtung und Schutzrechtseingriffe ..	123
3.3	Produkthaftung	123
3.3.1	Produktfehler	123
3.3.2	Ausschluss nach § 1 Abs. 2 ProdHaftG	124
3.3.2.1	Konformität mit zwingenden Rechtsvorschriften, Nr. 4	124
3.3.2.2	Erkennbarkeit nach Stand der Wissenschaft und Technik Nr. 5	124
3.4	Zuliefererhaftung	125
4	Besonderheiten bei vernetzten Fahrzeugen	127
4.1	Haftung anderer Verkehrsteilnehmer (Car-to-car)	127
4.2	Verantwortlichkeit des Staats für Infrastruktur (Car-to-infrastructure)	127

5 Schlussfolgerungen	128
Abschnitt 4 – Datenschutz, Datensicherheit und Datenhoheit	131
1 Einleitung	131
1.1 Problemlage	131
1.2 Grundbegriffe	133
2 Grundlagen für Datenschutz und Datensicherheit nach der DS-GVO	136
2.1 Räumlicher Anwendungsbereich der DS-GVO	136
2.2 Sachlicher Anwendungsbereich der DS-GVO	136
2.2.1 Begriff des Personenbezugs	136
2.2.2 Verarbeitung	137
2.2.3 Anforderungen an die Anonymisierung	138
2.3 Verantwortliche nach Art. 4 Nr. 2 DS-GVO	139
2.3.1 Ermittlung des Verantwortlichen	139
2.3.2 Abgrenzung zum Auftragsverarbeiter	140
2.3.3 Pflichten des Verantwortlichen	140
2.3.4 Feststellung des Verantwortlichen im automatisierten und vernetzten Fahren	141
2.3.4.1 Hersteller	141
2.3.4.2 Vertragshändler	142
2.3.4.3 Halter und Eigentümer	142
2.3.4.4 Werkstattunternehmer, Mietwagenunternehmer, Leasinggeber	142
2.3.4.5 Infrastrukturanbieter, Teledienste- bzw. Telekom- munikationsanbieter	143
2.4 Rechtmäßigkeit der Datenverarbeitung gem. Art. 6 DS-GVO	143
2.4.1 Einwilligung	143
2.4.2 Berechtigte Interessen des Verantwortlichen	144
2.5 Betroffener iSd Art. 4 Nr. 1 DS-GVO	145
2.6 Datensicherheitsmaßnahmen nach der DS-GVO	146
2.6.1 Art. 24 DS-GVO	146
2.6.1.1 Regelungsinhalt	146
2.6.1.2 Normadressat	146
2.6.1.3 Tatbestand	147
2.6.2 Art. 25 DS-GVO	148
2.6.2.1 Regelungsinhalt	148
2.6.2.2 Normadressat	149
2.6.2.3 Tatbestand	149
2.6.3 Art. 32 DS-GVO	150
2.6.3.1 Regelungsinhalt	150
2.6.3.2 Normadressat	150
2.6.3.3 Tatbestand	150
3 NIS-Richtlinie und IT-Sicherheitsgesetz	152

3.1 NIS-Richtlinie.....	152
3.2 IT-Sicherheitsgesetz	153
3.2.1 BSIG	154
3.2.2 TKG und TMG.....	155
3.2.2.1 Telekommunikationsgesetz (TKG)	155
3.2.2.2 Telemediengesetz (TMG)	156
4 Datenverarbeitung innerhalb des Fahrzeugs	157
4.1 Sensortechnik	157
4.2 Arten der Daten.....	158
4.2.1 Identifikationsdaten.....	158
4.2.2 Merkmalsdaten	159
4.3 Datenspeicher § 63a StVG.	160
5 Datenverarbeitung außerhalb des Fahrzeugs.....	162
5.1 Cooperative Intelligent Transport Systems – C-ITS	162
5.2 Risiken der Vernetzung	162
5.3 Car2X-Kommunikation.....	163
5.2.1 Car2Backend.....	163
5.2.2 Car2Infrastructure.....	164
5.2.3 Car2Car.....	164
5.2.4 IT- und Datensicherheit bei Car2X-Kommunikation.....	164
5.4 Public Key Infrastruktur als Sicherheitsmaßnahme.....	165
5.3.1 Nachrichtenformate	165
5.3.2 Funktion der PKI	166
5.3.3 Beurteilung der PKI	167
6 Datenhoheit	168
6.1 Bedürfnis nach einem Recht an Daten	168
6.2 Rechtsgrundlagen für eine Datenhoheit	169
6.3 Datenhoheit bei Fahrzeugdaten.	169
6.4 Datenwirtschaft mit Fahrzeugdaten	170
7 Schlussfolgerungen	172
Literaturverzeichnis.....	175
1 Literaturverzeichnis Abschnitt 1	175
2 Literaturverzeichnis Abschnitt 2	177
3 Literaturverzeichnis Abschnitt 3	179
4 Literaturverzeichnis Abschnitt 4	181