



---

**Dokumentation**

---

**Zulassung automatisierter Kraftfahrzeuge in den USA**  
Grundzüge der politischen Leitlinien und Rechtsgrundlagen

---

## **Zulassung automatisierter Kraftfahrzeuge in den USA**

### Grundzüge der politischen Leitlinien und Rechtsgrundlagen

Aktenzeichen: WD 7 - 3000 - 051/23  
Abschluss der Arbeit: 22.05.2023  
Fachbereich: WD 7: Zivil-, Straf- und Verfahrensrecht, Bau und Stadtentwicklung

---

Die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages unterstützen die Mitglieder des Deutschen Bundestages bei ihrer mandatsbezogenen Tätigkeit. Ihre Arbeiten geben nicht die Auffassung des Deutschen Bundestages, eines seiner Organe oder der Bundestagsverwaltung wieder. Vielmehr liegen sie in der fachlichen Verantwortung der Verfasserinnen und Verfasser sowie der Fachbereichsleitung. Arbeiten der Wissenschaftlichen Dienste geben nur den zum Zeitpunkt der Erstellung des Textes aktuellen Stand wieder und stellen eine individuelle Auftragsarbeit für einen Abgeordneten des Bundestages dar. Die Arbeiten können der Geheimschutzordnung des Bundestages unterliegende, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab dem jeweiligen Fachbereich anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen.

## **Inhaltsverzeichnis**

<b>1.</b>	<b>Einleitung</b>	<b>4</b>
<b>2.</b>	<b>Leitlinien und Ziele</b>	<b>4</b>
<b>3.</b>	<b>Rechtsgrundlagen</b>	<b>6</b>

## 1. Einleitung

Erst kürzlich haben die Wissenschaftlichen Dienste des Deutschen Bundestages die Voraussetzungen für die Zulassung von Kraftfahrzeugen mit automatisierter und autonomer Fahrfunktion in Deutschland dargestellt.<sup>1</sup> Nunmehr sollen die Grundzüge aktueller politischer Leitlinien und Rechtsgrundlagen für die Zulassung automatisierter und autonomer Kraftfahrzeuge in den **Vereinigten Staaten von Amerika (USA)** umrissen werden.

## 2. Leitlinien und Ziele

Im Januar 2020 hat das **U.S. Bundesverkehrsministerium** (U.S. Department of Transportation) seinen als

### Anlage 1

beigefügten Bericht „Ensuring American Leadership in Automated Vehicle Technologies – Automated Vehicles 4.0“<sup>2</sup> (zu Deutsch etwa: Sicherstellung der amerikanischen Führungsposition bei automatisierten Fahrzeugtechnologien – Automatisierte Fahrzeuge 4.0) veröffentlicht.

In dem Bericht sind **politische Leitlinien** für die künftige Entwicklung automatisierter Fahrzeugtechnologien in den USA festgelegt. Adressiert werden vornehmlich drei Kernbereiche: Der **Vorrang der Sicherheit**, die **Förderung von Innovationen** und die **Erleichterung einheitlicher Regelungen**.<sup>3</sup> Danach sollen Sicherheitsstandards sowohl den Verkehr als auch die Cyber-Sicherheit und das Datenschutzrecht betreffen.<sup>4</sup> Zur Förderung der Innovation soll ein technologieneutraler Ansatz verfolgt werden und veraltete Regelungen modernisiert werden.<sup>5</sup> Bei der Entwicklung einheitlicher Standards sollen Bundes-, Landes- und Kommunalregierungen zusammenwirken.<sup>6</sup> Daneben zeigt der Bericht aktuelle und künftige staatliche Bemühungen auf, mithilfe derer die Rahmenbedingungen für automatisierte Fahrzeuge fortentwickelt werden sollen.<sup>7</sup> Hierzu zählen etwa

---

1 Vgl. Wissenschaftliche Dienste des Deutschen Bundestages, Sachstand vom 15.05.2023, Die Zulassung von Kraftfahrzeugen – Vorgaben bei nicht-autonom, autonomer und automatisierter Fahrfunktion WD 7 - 3000 - 045/23.

2 Ensuring American Leadership in Automated Vehicle Technologies – Automated Vehicles 4.0, A Report by the National Science & Technology Council and the United States Department of Transportation, January 2020, abrufbar (in englischer Sprache) unter: <https://www.transportation.gov/sites/dot.gov/files/2020-02/Ensuring-AmericanLeadershipAVTech4.pdf> (Stand dieser sowie sämtlicher nachfolgender Internetquellen: 17.05.2023).

3 Ebenda, Seiten 4 ff.

4 Ebenda, Seite 4.

5 Ebenda, Seiten 4, 5.

6 Ebenda, Seite 5.

7 Ebenda, Seiten 8 ff.

Investitionen in die Entwicklung von Technologien, die eine reibungslose gemeinsame Teilnahme von automatisierten und herkömmlichen Kraftfahrzeugen am Straßenverkehr ermöglichen.<sup>8</sup>

Die dem U.S. Bundesverkehrsministerium nachgeordnete **Straßen- und Verkehrssicherheitsbehörde** (National Highway Traffic Safety Administration – NHTSA)<sup>9</sup> hat für die Kategorisierung automatisierter Kraftfahrzeuge in den USA die folgenden, in der

## Anlage 2

veranschaulichten Stufen bestimmt:<sup>10</sup>

Auf **Stufe 0** („Momentary Driver Assistance“) stellt das Fahrsystem kurzzeitige Unterstützungen wie Warnungen bereit, während der Fahrzeugführer zu jeder Zeit die gesamte Fahraufgabe übernimmt. Auf **Stufe 1** („Driver Assistance“) kann das Fahrsystem entweder die Brems- oder die Lenkaufgabe übernehmen, gleichwohl bleibt der Fahrzeugführer für die Überwachung der gesamten Fahraufgabe verantwortlich. In **Stufe 2** („Additional Assistance“) kann das Fahrsystem hingegen unter Überwachung des Fahrzeugführers sowohl die Brems- als auch die Lenkaufgabe übernehmen. Auf **Stufe 3** („Conditional Automation“) kann das System die gesamte Fahraufgabe übernehmen, jedoch muss der Fahrzeugführer zur Übernahme der Fahraufgabe bereit bleiben. Auf **Stufe 4** („High Automation“) übernimmt das Fahrsystem die gesamte Fahraufgabe in begrenzten Betriebsgebieten, sodass alle Insassen Passagiere sind und kein menschlicher Fahrzeugführer mehr erforderlich ist. **Stufe 5** („Full Automation“) erfasst schließlich Fahrsysteme, die die gesamte Fahraufgabe unter allen Bedingungen und auf allen Straßen übernehmen können.

Gegenwärtig können in den USA Fahrzeuge, die über Technologien **ab der Stufe 3** verfügen, noch **nicht erworben** werden.<sup>11</sup> Die NHTSA hat jedoch das grundsätzliche Ziel vorgegeben, bis zum Jahr 2025 vollständig automatisierte Kraftfahrzeuge (Stufe 5 – „Full Automation“) zulassen zu wollen.<sup>12</sup>

---

8 Ebenda, Seite 8.

9 Vgl. das U.S. Department of Transportation, About DOT, Operating Administrations, abrufbar (in englischer Sprache) unter: <https://www.transportation.gov/>.

10 Graphische Darstellung der National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), Levels of Automation, abrufbar (in englischer Sprache) unter: <https://www.nhtsa.gov/sites/nhtsa.gov/files/2022-05/Level-of-Automation-052522-tag.pdf>.

11 Vgl. die Informationen der National Highway Traffic Safety Administration, Automated Vehicles for Safety, The Topic: The Road to Full Automation, abrufbar (in englischer Sprache) unter: <https://www.nhtsa.gov/technology-innovation/automated-vehicles-safety#resources>.

12 Vgl. die Informationen der National Highway Traffic Safety Administration, Automated Vehicles for Safety, The Topic: The Evolution of Automated Safety Technologies - Five Eras of Safety, a.a.O.

### 3. Rechtsgrundlagen

Ungeachtet dieser Zielsetzungen und Leitlinien der U.S. Bundesbehörden sind die **Gesetzgebungskompetenzen** im Verkehrssektor sowohl auf den Bund als auch auf die Bundesstaaten und die Kommunen verteilt. Die jeweiligen Gesetzgebungskompetenzen sind in dem als

#### Anlage 3

beigefügten „Research Report – Regulations to Respond to the Potential Benefits and Perils of Self-Driving Cars“<sup>13</sup> des Urban Institutes veranschaulicht.

Die Gesetzgebungskompetenz für den Bereich des Fahrzeugaufbaus („**Vehicle Design**“) obliegt dem Bundesgesetzgeber („**Federal Government**“).<sup>14</sup> In Ausübung dessen hat die NHTSA bundesweitliche Standards für die **Sicherheit aller neuen Fahrzeuge** (Federal Motor Vehicle Safety Standards – FMVSS) festgelegt.<sup>15</sup> Diese gelten uneingeschränkt auch für Fahrzeuge mit automatisierter Fahrfunktion, da insoweit bislang keine gesonderten Regelungen erlassen wurden.<sup>16</sup> Dies hat zur Folge, dass die Hersteller von vollständig automatisierten Fahrzeugen gegenwärtig für ihre Fahrzeuge auf **Ausnahmegenehmigungen** zu Testzwecken angewiesen sind, soweit die Fahrzeuge nicht vollumfänglich den Anforderungen an herkömmliche Kraftfahrzeuge genügen.<sup>17</sup> Solche Ausnahmegenehmigungen können für höchstens 2.500 Fahrzeuge pro Jahr erteilt werden.<sup>18</sup> Auch im Bereich der Unfallsicherheit und der Fahrzeugeffizienz hat die NHTSA bisher keine spezifischen Regelungen für Kraftfahrzeuge mit automatisierten Fahrsystemen erlassen.<sup>19</sup>

Den Bundesstaaten („**State Governments**“) steht hingegen die Gesetzgebungskompetenz insbesondere für den Bereich des Kraftfahrzeugbetriebs („**Vehicle Operation**“) zu.<sup>20</sup> Hierzu zählen etwa Betriebsnormen („**AV Operational Standards**“), die Haftung und Versicherung („**Liability and Insurance**“) oder Umweltauswirkungen („**Environmental Impacts**“).<sup>21</sup>

---

13 Research Report – Regulations to Respond to the Potential Benefits and Perils of Self-Driving Cars, Analysis and Recommendations for Advancing Equity and Environmental Sustainability, Urban Institute, Stand: September 2022, abrufbar (in englischer Sprache) unter: <https://www.urban.org/sites/default/files/2022-09/Regulating%20Autonomous%20Vehicles%20Report.pdf>.

14 Ebenda, Seite 21.

15 Ebenda.

16 Ebenda, Seiten 21, 24.

17 Ebenda, Seite 24.

18 Ebenda.

19 Ebenda, Seite 21.

20 Ebenda, Seite 20

21 Ebenda, Seiten 21, 22.

In Ermangelung spezifischer Regelungen des Bundesgesetzgebers zur Entwicklung und zum Fahrzeugaufbau haben bisher vor allem die Bundesstaaten Regelungen erlassen, die Kraftfahrzeuge mit automatisierter Fahrfunktion adressieren.<sup>22</sup> Die gegenwärtigen Regelungen der Bundesstaaten können in der Datenbank der National Conference of State Legislatures (NCSL)<sup>23</sup> abgerufen werden.

Die Regelungsdichte divergiert von Bundesstaat zu Bundesstaat.<sup>24</sup> Überwiegend haben die Bundesstaaten einen rechtlichen Rahmen geschaffen, ohne komplexe und spezifisch den Betrieb von automatisierten Kraftfahrzeugen betreffende Regelungen zu erlassen.<sup>25</sup> So sehen viele Staaten etwa Vorschriften für den zulässigen Test- und Studienbetrieb vor.<sup>26</sup>

Zu den Bundesstaaten mit den umfassendsten Regelungen zählt beispielsweise Arizona.<sup>27</sup> Das dortige „House Bill 2913: Autonomous Vehicle“<sup>28</sup> normiert unter anderem Begriffsbestimmungen für den Betrieb automatisierter Kraftfahrzeuge, Regelungen zu Unfällen und Versicherungen und Haftungsbestimmungen. Darüber hinaus wird der Betrieb autonomer Fahrzeuge auf öffentlichen Straßen für den Fall zugelassen, dass ein menschlicher Fahrer zu jeder Zeit die Fahraufgabe übernehmen oder auf Aufforderungen des Fahrsystems reagieren kann.<sup>29</sup>

\* \* \*

---

22 Ebenda, Seite 28.

23 National Conference of State Legislatures, Database, Autonomous Vehicles State Bill Tracking Database, Stand vom 15.02.2023, abrufbar unter: <https://www.ncsl.org/transportation/autonomous-vehicles-state-bill-tracking-database>.

24 Vgl. insoweit für den Stand vom 16.06.2022 auch die graphische Darstellung von Reuters, Autonomous Vehicle Regulation across the U.S., abrufbar unter: <https://www.reuters.com/graphics/AUTONOMOUS-TRUCKING/TEXAS/mopanrkoova/index.html>.

25 Research Report – Regulations to Respond to the Potential Benefits and Perils of Self-Driving Cars, Analysis and Recommendations for Advancing Equity and Environmental Sustainability, Urban Institute, a.a.O., Seite 33.

26 Ebenda, Seite 29.

27 Ebenda, Seite 28.

28 Arizona House of Representatives, House Bill 2813: Autonomous Vehicles, abrufbar (in englischer Sprache) unter: <https://www.azleg.gov/legtext/55leg/1R/bills/HB2813H.htm>; Zusammenfassung des Gesetzes abrufbar (in englischer Sprache) unter: [https://www.azleg.gov/legtext/55leg/1R/summary/H.HB2813\\_032521\\_TRANSMITTED.DOCX.htm](https://www.azleg.gov/legtext/55leg/1R/summary/H.HB2813_032521_TRANSMITTED.DOCX.htm).

29 Vgl. House Bill 2813, a.a.O., Chapter 31. Autonomous Vehicles, Article 1. General Provisions, 28-9602. Operation of autonomous vehicles.