



Ausarbeitung

Motorradlärm

Vorgaben des Unionsrechts und Spielraum des nationalen Gesetzgebers

Motorradlärm

Vorgaben des Unionsrechts und Spielraum des nationalen Gesetzgebers

Aktenzeichen: PE 6 - 3000 - 64/18
Abschluss der Arbeit: 17.04.2018
Fachbereich: PE 6: Fachbereich Europa

Die Arbeiten des Fachbereichs Europa 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 des Fachbereichs Europa 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 unterliegen, geschützte oder andere nicht zur Veröffentlichung geeignete Informationen enthalten. Eine beabsichtigte Weitergabe oder Veröffentlichung ist vorab der Fachbereichsleitung anzuzeigen und nur mit Angabe der Quelle zulässig. Der Fachbereich berät über die dabei zu berücksichtigenden Fragen. Diese Ausarbeitung dient lediglich der bundestagsinternen Unterrichtung, von einer Weiterleitung an externe Stellen ist abzusehen.

Inhaltsverzeichnis

1.	Fragestellung	4
2.	Vorgaben des Unionsrechts zu Geräuschemissionen	4
2.1.	Geräuschemissionen von vierrädrigen Kfz	4
2.2.	Geräuschemissionen von zweirädrigen Kfz	5
3.	Nationale Regelungsmöglichkeiten	5

1. Fragestellung

Der Fachbereich ist um Auskunft ersucht worden, ob rechtliche Möglichkeiten bestehen, um in Deutschland die Geräuschgrenzwerte für Kraftfahrzeuge (Kfz), insbesondere Motorräder, im Straßenverkehr über europäische Regelungen hinausgehend zu verändern.

2. Vorgaben des Unionsrechts zu Geräuschemissionen

2.1. Geräuschemissionen von vierrädrigen Kfz

Die Verordnung (EU) Nr. 540/2014¹ legt gemäß ihrem Art. 1 die Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen für die EU-Typgenehmigung von allen neuen Fahrzeugen der Klassen M1, M2, M3, N1, N2 und N3 hinsichtlich ihres Geräuschpegels sowie von Austauschschalldämpferanlagen und deren Bauteilen, die als selbständige technische Einheiten typgenehmigt werden und für Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 konstruiert und gebaut werden, fest. In die Klasse M fallen die zur Personenbeförderung ausgelegten und gebauten Kraftfahrzeuge, in die Klasse N Kraftfahrzeuge zur Güterbeförderung.² Motorräder zählen wie andere zweirädrige oder dreirädrige Kraftfahrzeuge hingegen zur Klasse L. Auf sie findet die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 mithin keine Anwendung.

Gemäß Art. 4 Abs. 1 und 2 der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 verweigern die Mitgliedstaaten aus Gründen, die mit dem zulässigen Geräuschpegel zusammenhängen, die Erteilung der EU-Typgenehmigung in Bezug auf einen Kraftfahrzeugtyp, den Typ einer Austauschschalldämpferanlage oder deren Bauteile als selbständige technische Einheit, wenn diese die Anforderungen der Verordnung nicht erfüllen. Anhang III der Verordnung benennt die Grenzwerte, die der in einem vorgegebenen Verfahren gemessene Geräuschpegel eines Kfz nicht überschreiten darf.

Eine Verordnung gilt unmittelbar, sie bedarf keiner Umsetzung durch einen nationalen Gesetzgeber.³ Die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 gelten mithin in allen Mitgliedstaaten und sind für jeden Hersteller verbindlich. Die Verordnung (EU) Nr. 540/2014 dient ausweislich ihres Erwägungsgrunds Nr. 1 der Harmonisierung der technischen Voraussetzungen für die EU-Typgenehmigung in Bezug auf zulässige Geräuschpegel. Einheitliche Vorgaben in der gesamten EU sollen gemäß Erwägungsgrund Nr. 1 verhindern, dass die Anforderungen in den Mitgliedstaaten sich unterscheiden und auf diese Weise das ordnungsgemäße Funktionieren des Binnenmarktes

1 Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG, ABl. L 158 vom 27.5.2014, S. 131, konsolidierte Fassung abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02014R0540-20170922&from=EN>.

2 Anhang II der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge, ABl. L 263 vom 9.10.2007, S. 1, konsolidierte Fassung abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02007L0046-20180331&from=EN>.

3 Ruffert, in: Calliess/Ruffert, EUV/AEUV, 5. Aufl. 2016, Art. 288 AEUV, Rn. 20.

gewährleisten. Die Vorgaben der Verordnung sind demnach abschließend.⁴ Strengere nationale Regelungen zum Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und Austauschschalldämpferanlagen sind mithin ausgeschlossen.

2.2. Geräuschemissionen von zweirädrigen Kfz

Die Verordnung (EU) Nr. 168/2013⁵ legt die Verwaltungsvorschriften und technischen Anforderungen für die Typgenehmigung aller neuen Fahrzeuge, Systeme, Bauteile und selbstständigen technischen Einheiten der Klasse L fest. Fahrzeuge der Klasse L umfassen gemäß Art. 4 Abs. 1 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 zweirädrige, dreirädrige und spezielle vierrädrige Kfz, wozu auch Motorräder gehören. Anhang VI der Verordnung normiert die Schadstoff-Emissionsgrenzwerte, OBD-Schwellenwerte und Grenzwerte für den Geräuschpegel hinsichtlich der Typgenehmigung und der Übereinstimmung der Produktion von Fahrzeugen und Bauteilen der Klasse L. Teil D des Anhangs VI der Verordnung führt in einer Tabelle die Geräuschgrenzwerte (Geräuschpegel und Prüfverfahren) auf.

Gemäß Art. 6 Abs. 2 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 gestatten die Mitgliedstaaten das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten nur, wenn diese den Anforderungen der Verordnung entsprechen. Die Mitgliedstaaten dürfen gemäß Art. 6 Abs. 3 der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 das Inverkehrbringen, die Zulassung oder die Inbetriebnahme von Fahrzeugen, Systemen, Bauteilen oder selbstständigen technischen Einheiten nicht unter Verweis auf die von dieser Verordnung erfassten Aspekte des Baus oder der Wirkungsweise untersagen, beschränken oder behindern, wenn diese den Anforderungen dieser Verordnung entsprechen. Es ist den Mitgliedstaaten mithin verboten, andere Vorgaben (zum zulässigen Geräuschpegel) für die Kfz-Zulassung festzulegen als in der Verordnung bestimmt oder eine Genehmigung von Kfz zu verweigern, wenn diese die unionsrechtlichen Grenzwerte für den Geräuschpegel erfüllen.

3. Nationale Regelungsmöglichkeiten

Die Mitgliedstaaten können keine Geräuschgrenzwerte für Motorräder als Kfz der Klasse L bestimmen, die von den europäischen Vorgaben in der Verordnung (EU) Nr. 168/2013 abweichen. Auch dürfen die Mitgliedstaaten keine Geräuschgrenzwerte für Kfz der Klassen N und M festlegen, die über die Vorgaben der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 hinausgehen. Die Mitgliedstaaten können mithin nicht Geräuschgrenzwerte für Kfz bzw. deren Bauteile ändern oder festlegen, da diese auf Unionsebene abschließend festgelegt worden sind.

– Fachbereich Europa –

4 Jarass, BImSchG, 12. Aufl. 2017, § 38 BImSchG, Rn. 2 unter Verweis auf Knauff, in: Führ, GK-BImSchG, 2016, § 38 BImSchG, Rn. 7.

5 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, konsolidierte Fassung abrufbar unter <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/PDF/?uri=CELEX:02013R0168-20160101&from=EN>.