



*Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.*

## ***b-Solutions***

# **SCHLUSSBERICHT DES EXPERTEN<sup>1</sup>**

**Falltitel: Europäische Lösung für eine Vignette zur Luftreinhaltung**

**Vollständiger offizieller Name der beratenen Stelle: EVTZ Eurodistrikt Strasbourg-Ortenau**

**Name des Sachverständigen, der für den Beratungsfall beauftragt wurde: Prof. Dr. Michael Frey**

**Datum: 16. Oktober 2019**

### **Inhaltsverzeichnis:**

- I. Beschreibung des Hindernisses
- II. Aufführung der das Hindernis verursachenden rechtlichen/administrativen Bestimmungen
- III. Beschreibung eines möglichen Lösungsansatzes
- IV. Vorabbewertung, ob der Fall mit dem ECBM gelöst werden konnte
- V. Weitere relevante Aspekte dieses Falles
- VI. Verweise und Anhänge, falls vorhanden

### **I. Beschreibung des rechtlichen oder administrativen Hindernisses im spezifischen Kontext**

Unterschiedliche nationale Umsetzungen von EU-Richtlinien (so genannte „Clean Air Directives“ 2008/50/EG, RL 96/62/EG, RL 1999/30/EG) in nationales Recht zwingen die Bürger, sich unterschiedliche/mehrere Luftqualitätsvignetten anzuschaffen.

### **II. Aufführung der das Hindernis verursachenden, rechtlichen Bestimmungen**

In Deutschland werden in den Luftreinhalteplänen Umweltzonen eingerichtet, die ihre Rechtsgrundlage in § 47 BImSchG (nationales Recht) haben und die europäischen Reinluftrichtlinien umsetzen. In Baden-Württemberg sind für die Erstellung der Reinluftpläne die Regierungspräsidien (§ 6 (2) ImSchZuVO) zuständig.

In diesen Umweltzonen dürfen Kommunen auf der Rechtsgrundlage von § 40 Abs. 1 BImSchG dauerhafte Verkehrsbeschränkungszone einrichten, mit der Möglichkeit von Ausnahmen für Fahrzeuge mit geringerem Schadstoffausstoß (§ 40 Abs. 3 BImSchG) nach der Verordnung über Fahrzeuge mit geringerem Schadstoffausstoß (35. BImSchVO), die die Rechtsgrundlage für die Einführung der Feinstaubplaketten darstellt, welche zur Einfahrt in diese Umweltzonen erforderlich sind.

In der Oberrheinregion gibt es Luftreinhaltepläne mit Umweltzonen in Karlsruhe<sup>2</sup> und Freiburg<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Die AGEG und die Europäische Kommission haben das Recht, die übermittelten Informationen zu nutzen, ihren Inhalt zu veröffentlichen und in abgeleitete Werke aufzunehmen.

<sup>2</sup> Luftreinhalteplan Regierungsbezirk Karlsruhe: <https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpk/Abt5/Ref541/Seiten/Luftreinhalteplaene.aspx>; Umweltzone Karlsruhe: [https://www.karlsruhe.de/b3/natur\\_und\\_umwelt/umweltschutz/luft/umweltzonen/HF\\_sections/content/ZZmgoOrZPaLX2M/Karte%20Umweltzone%20trennscharf.pdf](https://www.karlsruhe.de/b3/natur_und_umwelt/umweltschutz/luft/umweltzonen/HF_sections/content/ZZmgoOrZPaLX2M/Karte%20Umweltzone%20trennscharf.pdf).

*Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.*

§ 40 Abs. 2 BImSchG ist die gleichwertige Rechtsgrundlage für vorübergehende Verkehrsverbote, wenn die in der Richtlinie 2008/50/EG festgelegten und in der 39. BImSchV umgesetzten Schadstoffgrenzwerte überschritten werden.

Aufgrund der ineffizienten Umsetzung dieser EU-Richtlinien zur Luftreinhaltung haben verschiedene Verwaltungsgerichte in Deutschland erklärt, dass diese Richtlinien nun direkte Wirkung haben und – unter Beachtung des Verhältnismäßigkeitsprinzips – als Rechtsgrundlage für befristete Verbote von Dieselfahrzeugen dienen können.<sup>4</sup> Dies ist in verschiedenen deutschen Städten der Fall, z. B. in Stuttgart.

In Frankreich gibt es auch permanente „Zonen mit eingeschränktem Verkehr“ (zone à circulation restreinte, genannt ZCR<sup>5</sup>) die im Zweck den deutschen Umweltzonen entsprechen. Ihre Rechtsgrundlage ist Art. L 223-4-1 Code général des collectivités. Die Zuständigkeit für die Einrichtung dieser Zonen liegt bei der Kommune/ dem Bürgermeister. Für den Zutritt in diese Zonen, im Allgemeinen ähnlich dem deutschen System, kann die Gemeinde festlegen, dass Fahrzeuge eine Crit'Air-Umweltvignette einer definierten Kategorie (z.B. Crit'Air 3) benötigen.

Aber die deutsche Umweltvignette und die französische Crit'Air-Vignette sind nicht deckungsgleich - aufgrund ihrer Einführung im Jahr 2008 „enden“ die deutschen Vignetten bei Euro 4 - so dass alle Euro 5 und 6 Fahrzeuge die gleiche (grüne) Vignette haben, während in Frankreich die Crit'Air-Vignetten viel differenzierter in den Kategorien Euro 5 und 6 sind (außerdem setzen sie den Fokus auf NOx, während sich die deutschen Vignetten eher auf eine Reduzierung der Feinstaubemissionen abzielen). Dieser Unterschied erschwert die Definition von Ausnahmen für Fahrzeuge mit der entsprechenden Vignette des anderen Landes (beispielsweise können in einer französischen Umweltzone auch dieselmotriebene Fahrzeuge, die in Deutschland noch die Umweltplakette Niveau 4 bekommen, ausgeschlossen werden. Im umgekehrten Fall wäre es möglich, die entsprechenden Crit'Air-Kategorien für die deutschen Vignetten zu definieren.) In der Folge behindern die Zugangsbarrieren zu den Vignetten und das mangelnde Verständnis/Information über die Systeme im Nachbarland die Freizügigkeit der Bürger und der Dienstleistungen.<sup>6</sup>

Im Falle von Luftverschmutzungsspitzen kann für bestimmte Fahrzeuge (auf der Grundlage von Art. R 318-2 code de la route<sup>7</sup>) ein zeitlich begrenztes Fahrverbot für einen vordefinierten

---

<sup>3</sup> Luftreinhalteplan Freiburg: [https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/Abt5/Ref541/Luftreinhaltung/Documents/Luftreinhalteplan\\_Freiburg\\_15022019.pdf](https://rp.baden-wuerttemberg.de/rpf/Abt5/Ref541/Luftreinhaltung/Documents/Luftreinhalteplan_Freiburg_15022019.pdf);  
Umweltzone Freiburg:

[https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params\\_E911087234/334578/Plan\\_UZ\\_2019.pdf](https://www.freiburg.de/pb/site/Freiburg/get/params_E911087234/334578/Plan_UZ_2019.pdf).

<sup>4</sup> <https://www.bundestag.de/resource/blob/577398/108ac9c86036408f4c16b089d28bf050/wd-7-238-18-pdf-data.pdf> <https://www.bundestag.de/resource/blob/577398/108ac9c86036408f4c16b089d28bf050/wd-7-238-18-pdf-data.pdf>.

<sup>5</sup> Art. 48 du Loi n° 2015-992 vom 17. August 2015 zum Energiewendeprozess für grünes Wachstum (1) [https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=FOE8DEBCBC08979AACF517438E1B636A.tplgfr36s\\_2?idArticle=JORFARTI000031044915&categorieLien=id&cidTexte=JORFTEXT000031044385&dateTexte=.D\\_écret\\_n°2016-847\\_du\\_28\\_juin\\_2016\\_relatif\\_aux\\_zones\\_à\\_circulation\\_restreinte](https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexteArticle.do;jsessionid=FOE8DEBCBC08979AACF517438E1B636A.tplgfr36s_2?idArticle=JORFARTI000031044915&categorieLien=id&cidTexte=JORFTEXT000031044385&dateTexte=.D_écret_n°2016-847_du_28_juin_2016_relatif_aux_zones_à_circulation_restreinte).

<sup>6</sup> See comparison : [https://www.cec-zev.eu/fileadmin/user\\_upload/cec-zev/banner/themes\\_conso/vehicules/Tableau\\_comparatif\\_DE.pdf](https://www.cec-zev.eu/fileadmin/user_upload/cec-zev/banner/themes_conso/vehicules/Tableau_comparatif_DE.pdf) (29.07.2019)

<sup>7</sup> Und die Verordnung vom 21. Juni 2016 zur Festlegung der Nomenklatur der Fahrzeuge, die gemäß Artikel R. 318-2 des Code de la route nach ihrem Emissionsgrad an Luftschadstoffen eingestuft sind. (<https://www.legifrance.gouv.fr/affichTexte.do?cidTexte=JORFTEXT000032749723&categorieLien=id>). Siehe auch Verordnung vom 29. Juni 2016 [relatif aux modalités de délivrance et d'apposition des certificats qualité de l'air](#) ; Erlass vom 5. Mai 2017 [définissant les sanctions en cas non apposition du certificat \(article 4 définit les montants des contraventions\)](#)



*Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.*

lokalen Umkreis (Art. L 223-1 Code de l'environnement<sup>8</sup>) ausgesprochen werden, welcher sogar die gesamte Fläche eines Départements abdecken kann. Die zuständige Behörde ist die Préfecture. In der Oberrheinregion gibt es einen Erlass des Präfekten für das Gebiet der Eurometropole Straßburg.<sup>9</sup>

### **III. Fahrplan für eine mögliche Lösung des Hindernisses mit Angabe der Stellen, die an der möglichen Lösung beteiligt sein sollen**

Zwei allgemeine Lösungen scheinen möglich: Eine Lösung auf europäischer Ebene oder eine Lösung auf bi- oder multinationaler Ebene.

#### **1. Lösungen auf Europäischer Ebene:**

Eine Lösung auf europäischer Ebene sollte in einer neuen oder überarbeiteten Richtlinie zur Einführung eines gemeinsamen Vignettensystems bestehen, das sich strikt an den Euro-Emissionsnormen orientiert, oder in einer Verpflichtung zur Einrichtung eines Systems der gegenseitigen Anerkennung. Alternativ sollte die Richtlinie die Mitgliedstaaten verpflichten, eine gemeinsame Regelung für ein automatisches Steuerungssystem auf der Grundlage der Nummernschilder von Fahrzeugen zu entwickeln. Diese Alternative wird zu verschiedenen schwierigen Fragen führen, insbesondere zu einer gemeinsamen Datenbank und bezüglich Datenschutzrecht. Wahrscheinlich könnte das EUCARIS-System eine funktionale Datenbank sein. In allen Fällen wird eine Rechtsgrundlage benötigt.

Auf dieser Grundlage könnten die Mitgliedstaaten und ihre lokalen Behörden differenzierte Maßnahmen entwickeln.

Die zuständige Stelle ist die Europäische Kommission, Generaldirektion Umwelt. Der aktuelle „Fitness-Check“<sup>10</sup> der Luftreinhalte-Richtlinien könnte ein guter Zeitpunkt sein, um die Ergebnisse dieses Verfahrens vorzustellen.

#### **2. Lösungen auf bi- oder multinationaler Ebene:**

a) Entwicklung eines gemeinsamen/äquivalenten Vignettensystems zwischen den interessierten Mitgliedstaaten (z.B. Tschechien, Deutschland). Zuständige Stellen sind die interessierten Mitgliedstaaten.

b) Binationales Frankreich-Deutschland: Änderung des nationalen Rechtsrahmens im Sinne des Aachener Vertrages mit einer Ausnahmeregelung für eine bundesweite gegenseitige Anerkennung oder zumindest für (grenzüberschreitende) Regionen; z.B. Ausnahmeregelung oder Experimentierklausel für die Region Grand Est und die Länder Baden-Württemberg, Rheinland-Pfalz und das Saarland. Diese Ausnahmeregelungen könnten entweder auf eine gegenseitige Anerkennung von Vignetten oder von Fahrzeugen abzielen, die in einem fremden Land ohne Vignette registriert sind, aber die Kriterien erfüllen.

<sup>8</sup> Verordnung vom 7. April 2016 über die Einleitung von Präfekturverfahren bei Luftverschmutzungsspitzen ; <https://www.legifrance.gouv.fr/eli/arrete/2016/4/7/DEVR1603792A/jo>; Verordnung vom 26. August 2016 zur Änderung der Verordnung vom 7. April 2016 über die Einleitung von Präfekturverfahren bei Luftverschmutzungsspitzen [https://www.legifrance.gouv.fr/jo\\_pdf.do?id=JORFTEXT000033069766](https://www.legifrance.gouv.fr/jo_pdf.do?id=JORFTEXT000033069766).

<sup>9</sup> Straßburg Erlass des Präfekten des Bas-Rhin ([http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20171031\\_ap\\_et\\_annexes.pdf](http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20171031_ap_et_annexes.pdf)); Interpräfektuelle Verordnung zur Regelung von Luftverschmutzungsspitzen [http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20170524\\_grand\\_est\\_aipmu\\_signe.pdf](http://www.grand-est.developpement-durable.gouv.fr/IMG/pdf/20170524_grand_est_aipmu_signe.pdf).

<sup>10</sup> [https://ec.europa.eu/environment/air/index\\_en.htm](https://ec.europa.eu/environment/air/index_en.htm).



*Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.*

Jede Lösung, die eine spezifische Vignette für diese Region einführt, wird wahrscheinlich zu einem großen finanziellen und administrativen Aufwand führen und neue Grenzen in den Mitgliedsstaaten schaffen.

Alternativ könnte eine von den willigen Mitgliedstaaten anerkannte freiwillige Informationsplattform eine Lösung sein, über welche die Bürger ihre Autos eintragen können. Dies könnte den Bürgern helfen, mit ihrer Emissionsklasse im jeweiligen Nachbarland erkannt zu werden, um so Verstöße zu vermeiden. Die Lösung wäre allerdings schwer zu kontrollieren.

Aktuell scheinen die Mitgliedsstaaten entweder nicht bereit zu sein, in diese Situation einzugreifen, oder sie haben die grenzüberschreitende Relevanz dieses Problems noch nicht erkannt.

Zuständige Stellen sind die Regierungen der Mitgliedsstaaten, in der Regel die Umwelt- und/oder Verkehrsministerien.

### **3. Zwischenlösungen auf grenzüberschreitender Ebene**

Mehrere Zwischenlösungen könnten nützlich sein.

#### **a) Gegenseitige Anerkennung von Vignetten**

Dafür ist eine Rechtsgrundlage in den oben genannten nationalen Gesetzen erforderlich. Dies könnte in der deutsch-französischen Situation - im Sinne des Aachener Vertrages - eine spezifische grenzüberschreitende Ausnahme in den verschiedenen lokalen Regelungen sein (z.B. im Oberrheingebiet der Erlass des Präfekten zur Einführung der „circulation différenciée“ in Straßburg, Art. 5, oder in den Luftreinhalteplänen von Freiburg und Karlsruhe).

Diese Lösung macht den Grundsatz der Rechtsgleichheit geltend, weil sie eine Ungleichheit zwischen französischen und deutschen Fahrzeugen schafft. Dies kann vermutlich mit den Grundfreiheiten gerechtfertigt werden kann, da es sich um eine innerstaatliche Diskriminierung handelt. Die Regierung des Landes Baden-Württemberg<sup>11</sup> und das Umweltministerium der Bundesrepublik Deutschland<sup>12</sup> sind der Meinung, dass diese Lösung aufgrund der zu unterschiedlichen Vignettensysteme nicht möglich ist. Dennoch könnten für die deutschen Umweltzonen die entsprechenden Crit'Air-Klassen bestimmt werden. In Frankreich ist dies für Personenkraftwagen möglich, sofern die geforderte Kategorie nicht die neuesten Fahrzeuge ausschließt. Daher könnte ein Ansatz darin bestehen, in einem ersten Schritt nach einer Lösung für die gegenseitige Anerkennung nur für Personenkraftwagen zu suchen und später nach einer Lösung für Lastkraftwagen.

In zeitlicher Hinsicht könnten die lokalen Behörden die obligatorischen Aktualisierungen ihrer Luftreinhaltepläne für Umweltzonen nutzen, um eine grenzüberschreitende Ausnahme hinzuzufügen.


























---




















<sup>11</sup> Antwort auf die Frage des Oberrheinischen Rates (Anhang).

<sup>12</sup> Antwort auf die Frage des Oberrheinischen Rates (Anhang).

Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.

Die folgenden Diagramme<sup>13</sup> zeigen die Unterschiede der Vignetten:

Véhicules légers et VUL		Diesel		Essence	
Norme Euro	Mise en service	Crit'air	Plaque DE	Crit'air	Plaque DE
Euro 1	01/01/93	/	/	/	
Euro 2	01/07/96				
Euro 3	01/01/01				
Euro 4	01/01/06				
Euro 5	01/01/11				
Euro 6b	01/09/15				
Euro 6c	01/09/18				

Poids lourds		Diesel		Essence	
Norme Euro	Mise en service	Crit'air	Plaque DE	Crit'air	Plaque DE
Euro 0	01/10/90	/	/	/	/
Euro 1	01/10/93	/	/	/	
Euro 2	01/10/96	/		/	
Euro 3	01/10/01				
Euro 4	01/10/06				
Euro 5	01/10/09				
Euro 6	01/10/14				

Im deutschen Recht stellt die 35. BImSchV in § 2 Abs. 1 generell fest, dass nur Fahrzeuge, die mit den entsprechenden in Anlage 1 festgelegten Umweltvignetten gekennzeichnet sind, von den verschiedenen Fahrverboten ausgeschlossen sind. Weder in dieser Norm noch im entsprechenden Anhang 1 oder in der Ausnahmeregelung in § 2 Abs. 3 werden Ausnahmen für im Ausland zugelassene Fahrzeuge erwähnt. Nur § 6 bestimmt als Sonderfall die Klassifizierung von im Ausland zugelassenen Fahrzeugen, nicht aber die Regelung über ausländische Umweltvignetten.

Vermutlich könnte dies als eine Regelungslücke angesehen werden, die durch eine gegenseitige Anerkennung entsprechender Vignetten eines anderen Mitgliedstaates geschlossen werden könnte. Der rechtliche Hintergrund dieser Interpretation könnte eine restriktive Auslegung sein,

<sup>13</sup> Erstellt durch die DREAL (2019).



*Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.*

um diese deutsche Verordnung mit dem europäischen Primärrecht in Einklang zu bringen, mit dem Hintergrund, dass diese Verpflichtungen als Hindernis für den freien Waren-, Dienstleistungs- oder Arbeitnehmerverkehr angesehen werden könnten.<sup>14</sup> Da die französische Vignette nur über das Internet gekauft und mit Kreditkarte bezahlt werden kann, ist der Zugang zu diesen Vignetten für Personen ohne Internet oder Kreditkarten nicht möglich.

Weil das französische System aktuell strenger ist, könnten deutsche Städte auf der oben genannten Basis französische Crit'Air-Vignetten in ihren lokalen Vorschriften leichter als gleichwertig einstufen als umgekehrt. In den deutschen Umweltzonen könnten Crit'Air 1 bis 3 als gleichwertig mit der deutschen Feinstaubplakette Niveau 4 akzeptiert werden.

In Frankreich könnte die gegenseitige Anerkennung auf dem Prinzip der ähnlichsten deutschen Vignette beruhen, die in einem jährlichen Anhang festgelegt werden muss, der entsprechend der technischen und rechtlichen Entwicklung in Frankreich und Deutschland aktualisiert werden muss. In der aktuellen Situation in Straßburg könnten deutsche Euro-4-Vignetten für Pkw (mindestens bis 2025, wahrscheinlich Dieserverbot) als gleichwertig mit Crit'Air 3 angesehen werden. Da die Eurometropole de Strasbourg Crit'Air 3-Fahrzeuge im Falle von Schadstoffspitzen bereits ausgeschlossen hat (Beschluss vom September 2019), wird diese Lösung zumindest bei Schadstoffspitzen nicht mehr helfen.

#### **b) Verpflichtung oder freiwillige Selbstverpflichtung für (professionelle) Autoverkäufer**

Für eine weitere Zwischenlösung könnte man Verpflichtungen oder Verhandlungen mit den Automobilherstellern oder Autoverkäufern in Betracht ziehen. Bei Verkauf eines Autos wäre mindestens die Vignette des Landes des Käufers PLUS mindestens eine weitere nach Wahl des Käufers auszuhändigen oder am Auto anzubringen. In den Grenzregionen könnten dies die Nachbarländer sein.

#### **c) Annahme einer ausländischen nationalen Lösung im Grenzgebiet eines anderen Mitgliedstaates**

In der deutsch-französischen Grenzregion könnte dies durch die Verwendung von Crit'Air-Vignetten in den Umweltzonen der Grenzstädte in Deutschland (Karlsruhe, Freiburg) geschehen. Es gibt ein Beispiel in der Region Genf, wo eine an das französische Crit'Air angelehnte Vignette in der Schweiz bei zeitlichen Fahrverboten angewendet werden soll<sup>15</sup>.

Da das französische System noch strenger zu sein scheint, könnten deutsche Städte die französischen Crit'Air-Vignetten in ihren lokalen Vorschriften leichter als gleichwertig einstufen als umgekehrt.

Wir schlagen also eher die Übernahme des französischen Systems im deutschen Teil der Region als die Übernahme des deutschen Systems im französischen Teil der Region vor.

Eine solche Lösung scheint unter Berücksichtigung des internationalen öffentlichen Rechts möglich zu sein. § 6 (2) des 35. BImSchV setzt eine Rechtsvermutung fest, wenn ein in einem ausländischen Land zugelassenes Fahrzeug die Konformität nicht nachweisen kann – wahrscheinlich kann diese Konformität mit der gleichwertigen Crit-Air-Vignette nachgewiesen werden.

#### **d) Entwicklung einer gemeinsamen Umweltzone in der Oberrhein-Region oder zumindest im Stadtgebiet Kehl-Straßburg (z.B. Genf, Pact'air<sup>16</sup>)**

<sup>14</sup> Eine Verletzung der vom AEUV festgelegten Grundfreiheiten scheint aufgrund des niedrigen Preises der Vignetten eher unplausibel zu sein.

<sup>15</sup> <http://www.grand-geneve.org/concretement/pactair>.

<sup>16</sup> <http://www.grand-geneve.org/concretement/pactair>.

*Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.*

Diese Lösung wäre optimal, um saubere Luft in dieser Region zu gewährleisten. Diese Lösung scheint allerdings ebenso schwierig zu handhaben und führt zu einem enormen Verwaltungsaufwand.

**e) Achtung des Grundsatzes der Verhältnismäßigkeit und Ausübung des Ermessensspielraums bei Kontrollen zur Durchsetzung der Zonen mit niedrigen Emissionen; z.B. erster Verstoß gegen eine einfache Warnung**

Diese Lösung ist hilfreich bei prioritär pädagogischen Maßnahmen. Die Schwierigkeit besteht darin, dass einfache Warnungen in der Regel nicht zu einer offiziellen Prozesseinführung führen, so dass eine erneute Verletzung nie nachgewiesen werden konnte.

**f) Bessere Information**

Allgemein nützlich sind öffentliche und vertrauenswürdige Informationen auf europäischer Ebene, die mit den offiziellen nationalen Websites verlinkt sind. Diese Website sollte besser strukturiert und aktualisiert sein als Urbanaccessregulation.eu. Außerdem sollten an der Überfahrt zu anderen Gebieten, die sich in der Nähe der Grenze befinden, Informationen mit Fahrbeschränkungen in beiden Sprachen (und in Englisch) angegeben werden.

**IV. Vorabbewertung, ob der Fall mit dem Europäischen Grenzüberschreitenden Mechanismus gelöst werden könnte**

Das Problem könnte in der Regel mit dem ECBM gelöst werden.<sup>17</sup>

Es gibt keinen anderen grenzüberschreitenden Mechanismus, außer den deutsch-französischen Institutionen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit, wie der Oberrhein-Konferenz, dem Oberrheinrat und der Deutsch-Französisch-Schweizerischen Regierungskommission.<sup>18</sup> Diese Institutionen haben sich bereits bemüht, das Problem zu lösen. Mögliche Lösungen wurden von den Regierungen der Mitgliedsstaaten nicht verfolgt.

Zwar konnte mit dem ECBM eine verbindliche Lösung auf der Grundlage dieser Analyse gefunden werden, aber es besteht noch keine Klarheit darüber, ob der ECBM, wie in den Entwürfen vorgesehen, in Kraft treten wird. Und selbst dann wird der ECBM in den Grenzfällen zwischen der EU und der Schweiz nicht helfen.

**V. Weitere relevante Aspekte dieses Falles**

Weitere relevante und praktische Fragen zu diesem Fall sind:

**1. Verschiedene Systeme zur Kontrolle der Umweltplaketten und Datenschutzrecht**

In Deutschland werden die Zugangsrechte zu Umweltzonen in der Regel über Verkehrskontrollen kontrolliert. Der Deutsche Bundestag hat im März 2019 das Straßenverkehrsgesetz geändert, um automatische Verkehrskontrollen zu ermöglichen (§ 35 (1) Nr. 18, § 36 (2i), § 63 c StVG)<sup>19</sup>. In diese Änderung wurde keine grenzüberschreitende Klausel aufgenommen, was dazu führt, dass das Datenschutzgesetz es eigentlich nicht erlaubt, diese Daten an französische oder andere europäische Behörden zu übermitteln.

In Frankreich gibt es derzeit nur automatische Kontrollen von Geschwindigkeits- oder Ampelverletzungen. Seit dem 19. September 2019 kann auch der Besitz einer gültigen Versicherung automatisch kontrolliert werden. Eine automatische Kontrolle von Vignetten ist

<sup>17</sup> [https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2018/0198\(COD\)&l=en](https://oeil.secure.europarl.europa.eu/oeil/popups/ficheprocedure.do?reference=2018/0198(COD)&l=en).

<sup>18</sup> <https://www.conference-rhin-sup.org/fr/services/english.html>.

<sup>19</sup> <http://dip21.bundestag.de/dip21/btd/19/063/1906334.pdf>.



*Managed by the Association of European Border Regions by an Action Grant (CCI2017CE160AT082) agreed with the Directorate General of Regional and Urban Policy, European Commission. Financed by the European Union.*

eigentlich nicht möglich, aber ein Entwurf eines entsprechenden Gesetzes liegt vor.<sup>20</sup> In der Folgenabschätzung werden keine grenzüberschreitenden Auswirkungen erwähnt (außer der Verfolgung von Verstößen).<sup>21</sup>

## **2. Verpflichtung der Autovermietungen zur Bereitstellung der erforderlichen Vignetten**

Autovermietungen könnten verpflichtet werden, die erforderlichen Vignetten auf ihren Autos anzubringen.

## **3. Allgemeine Ausnahmen für E-Fahrzeuge**

Eine allgemeine Ausnahme für E-Fahrzeuge könnte aufgrund ihrer speziellen Kennzeichen leicht auf grenzüberschreitender, binationaler oder europäischer Ebene festgelegt werden.

## **VI. Verweise und Anhänge, falls vorhanden**

- Antwort des Bundesministeriums für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit vom 02. Oktober 2018 auf die Frage des Oberrheinrates (Anhang)
- Stellungnahme der Landesregierung von Baden-Württemberg vom 28. Januar 2019 zu der vom Oberrheinrat gestellten Frage (Anhang)

Kehl, den 16. Oktober 2019

---

<sup>20</sup>

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPreparation.do?idDocument=JORFDOLE000037646678&type=general&typeLoi=proj&legislature=15> .

<sup>21</sup>

<https://www.legifrance.gouv.fr/affichLoiPreparation.do?idDocument=JORFDOLE000037646678&type=general&typeLoi=proj&legislature=15>, S. 407.