

BLAUER ENGEL

Das Umweltzeichen



Car Sharing

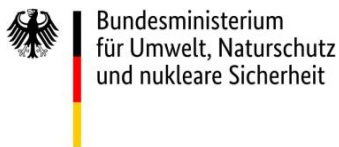
DE-UZ 100

Vergabekriterien

Ausgabe Januar 2018

Version 5

Getragen wird das Umweltzeichen durch die folgenden Institutionen:



Das Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit ist Zeicheninhaber und informiert regelmäßig über die Entscheidungen der Jury Umweltzeichen.



Das Umweltbundesamt fungiert mit dem Fachgebiet „Ökodesign, Umweltkennzeichnung, Umweltfreundliche Beschaffung“ als Geschäftsstelle der Jury Umweltzeichen und entwickelt die fachlichen Kriterien der Vergabekriterien des Blauen Engel.



Die Jury Umweltzeichen ist das unabhängige Beschlussgremium des Blauen Engel mit Vertretern aus Umwelt- und Verbraucherverbänden, Gewerkschaften, Industrie, Handel, Handwerk, Kommunen, Wissenschaft, Medien, Kirchen, Jugend und Bundesländern.



Die RAL gGmbH ist die Zeichenvergabestelle. Sie organisiert im Prozess der Kriterienentwicklung die unabhängigen Expertenanhörungen, d. h. die Einbindung der interessierten Kreise.

Für weitere Informationen kontaktieren Sie bitte:

RAL gGmbH

RAL UMWELT

Fränkische Straße 7

53229 Bonn

Tel: +49 (0) 228 / 6 88 95 - 190

E-Mail: umweltzeichen@ral.de

www.blauer-engel.de

Version 1 (01/2018): Erstausgabe, Laufzeit bis 31.12.2021
Version 2 (05/2020): Änderungen in Abschnitt 3.2.4 und 3.2.5
Version 3 (01/2021): Änderung in Abschnitt 3.2.2 und Verlängerung bis 31.12.2024
Version 4 (02/2021): Redaktionelle Änderungen
Version 5 (01/2024): Verlängerung ohne Änderungen, Laufzeit bis 31.12.2025

Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung	4
1.1	Vorbemerkung	4
1.2	Hintergrund	4
1.3	Ziele des Umweltzeichens	5
1.4	Begriffsbestimmungen	6
1.5	Gesetzliche Grundlagen	8
2	Geltungsbereich	8
3	Anforderungen	8
3.1	Mobilitätsdienstleistung Car Sharing	8
3.1.1	Teilnahmeberechtigung am Car Sharing	8
3.1.2	Mindestleistungsumfang bei der Nutzung von Car Sharing-Fahrzeugen	9
3.1.3	Mindestleistungsumfang für die Car Sharing-Anbieter	9
3.2	Technische Anforderungen an die Car Sharing-Flotte	10
3.2.1	Sicherstellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge	10
3.2.2	Reduktion der Luftschadstoffbelastung – Stickoxidausstoß (NO _x) bei Fahrzeugen mit Dieselmotor	10
3.2.3	Reduktion der Luftschadstoffbelastung – Partikelausstoß (PN) bei Benzinfahrzeugen	11
3.2.4	Modernisierung der Car Sharing-Flotte (Dieselfahrzeuge)	11
3.2.5	Förderung der Elektromobilität – Neufahrzeugquote für elektrische Fahrzeuge	12
3.2.6	Stromherkunft an eigenen Ladestationen	12
3.2.7	Einsatz emissionsarmer und flächensparender Fahrzeuge	12
3.3	Verwendung des Umweltzeichen in Verbindung mit dem Logo des Car Sharing-Anbieters	13
4	Zeichennehmer und Beteiligte	13
5	Zeichenbenutzung	13

1 Einleitung

1.1 Vorbemerkung

Die Jury Umweltzeichen hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit, dem Umweltbundesamt und unter Einbeziehung der Ergebnisse der von der RAL gGmbH einberufenen Expertenanhörungen diese Kriterien für die Vergabe des Umweltzeichens beschlossen. Mit der Vergabe des Umweltzeichens wurde die RAL gGmbH beauftragt.

Für alle Produkte, soweit diese die nachstehenden Bedingungen erfüllen, kann nach Antragstellung bei der RAL gGmbH auf der Grundlage eines mit der RAL gGmbH abzuschließenden Zeichenbenutzungsvertrages die Erlaubnis zur Verwendung des Umweltzeichens erteilt werden.

Das Produkt muss alle gesetzlichen Anforderungen des Landes erfüllen, in dem es in den Verkehr gebracht werden soll. Der Antragsteller muss erklären, dass das Produkt diese Bedingung erfüllt.

1.2 Hintergrund

Die Mobilitätsdienstleistung Car Sharing bietet durch die Anreize zur Änderung der Verkehrsmittelwahl erhebliche Potenziale zur Entlastung der Umwelt im Verkehrsbereich, da die Nutzer das Fahrzeugangebot im Zusammenwirken mit anderen Verkehrsmitteln des Umweltverbunds nutzen. Positive Umweltwirkungen werden auch durch Verhaltensänderungen der Car Sharing-Nutzer und -Nutzerinnen erzielt, wenn diese bewusst den eigenen Pkw abschaffen bzw. keinen neuen anschaffen. Die Car Sharing-Anbieter verwalten einen Pool mit verschiedenen Fahrzeugen und stellen diese den Teilnehmern zur Verfügung. Car Sharing- Fahrzeuge können je nach Nutzung hinsichtlich Platzbedarf und Komfortanspruch ausgewählt werden und sind nicht, wie häufig bei privaten Pkw, am selten benötigten Maximalbedarf orientiert. Durch ein geeignetes Fahrzeugangebot können die Car Sharing-Anbieter dabei zu einer Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen. Durch die Abschaffung eigener privater Pkw und die Bündelung der Autonutzung auf weniger Car Sharing-Autos wird zudem der Flächenbedarf des Autoverkehrs verringert.

Car Sharing ermöglicht die Nutzung eines Pkws (bzw. leichten Nutzfahrzeugs), ohne ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Die Fahrzeuge sind unter Berücksichtigung der Wünsche der Teilnehmer möglichst wohnortnah und dezentral zu stationieren. Planerisch und organisatorisch ist dabei eine Verknüpfung zum übrigen Umweltverbund aus öffentlichem Personennahverkehr, Rad- und Fußverkehr ideal, um bei Bedarf die Anschlussmobilität zu gewährleisten.

Car Sharing bewirkt eine Verminderung der Zahl der notwendigen Fahrzeuge und führt zu einer für die Städte besonders wichtigen Entlastung des öffentlichen Verkehrsraumes. Durchschnittlich teilen sich rund 50 Fahrberechtigte ein stationsbasiertes Car Sharing-Fahrzeug. Beim stationsunabhängigen Car Sharing kommen auf ein Fahrzeug mehr als 170 Fahrberechtigte. Durch stationsbasiertes Car Sharing ergibt sich nach heutigem Stand, je nach den örtlichen Verhältnissen und Berechnungsmethode, ein Ersatz von zehn und mehr privaten Pkw je Car Sharing-Fahrzeug. Im stationsunabhängigen Car Sharing ist die Ersatzquote mit rund drei eingesparten privaten Pkw geringer.

Car Sharing-Anbieter mit Umweltzeichen können derzeit in einigen Kommunen Benutzervorteile erhalten, z. B. durch das Abstellen von Fahrzeugen an Car Sharing-Stationen bzw. Mobilstationen im öffentlichen Straßenraum. Durch das seit September 2017 gültige Car Sharing-Gesetz, können öffentliche Straßenflächen für das Abstellen von Car Sharing-Fahrzeugen an ausgewiesenen

Car Sharing-Stellplätzen bereit gestellt werden. Darüber hinaus wurde die Sondernutzung als Voraussetzung für anbieterspezifische Stellplätze definiert. Dies kann von Kommunen in Übertragung der Bundeskompetenz auch für Straßen in ihrer Straßenbaulast angewendet werden (in Ortsdurchfahrten an Bundesstraßen). Die Auswahlkriterien für die Vergabe der öffentlichen Stellflächen an Car Sharing-Anbieter, die zukünftig noch zu entwickeln sind, sollen dabei sicherstellen, dass die ausgewählten Car Sharing-Anbieter bestmöglich zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und zu einer Entlastung von Luftschadstoffemissionen (insbesondere durch elektrische Fahrzeuge) beitragen.

Car Sharing stellt zusammen mit den weiteren Verkehrsangeboten (z.B. öffentliche Verkehrsmittel, Taxi-Unternehmen sowie Fahrradverleihsysteme) und dem Zufußgehen den Umweltverbund dar. Es sind bei Vernetzungen der Car Sharing-Anbieter untereinander und mit anderen Mobilitätsdienstleistungen (z. B. durch gemeinsame Tickets, Tarifierungen, Kooperation hinsichtlich Organisation, Verkauf, Buchungen, Abstimmung des räumlichen Angebots) erhebliche Synergieeffekte möglich.

Zielgruppen für das Car Sharing sind Einzelpersonen, Familien, öffentliche Verwaltung sowie private und öffentliche Unternehmen.

Die technischen Kriterien für die Car Sharing-Flotten dienen der Minderung von gesundheitsschädigenden Luftschadstoffen. Dafür werden Grenzwerte für den NO_x- und Partikelaußstoß aufgenommen, die von neu beschafften Fahrzeugen einzuhalten sind. Die Einführung der Grenzwerte ist an Vorgaben zur stufenweisen Modernisierung der Car Sharing-Flotten gekoppelt, damit die mit hohen Luftschadstoffemissionen verbundenen Dieselfahrzeuge systematisch ausgetauscht und durch schadstoffärmere Fahrzeuge ersetzt werden. Hintergrund ist die vorrangige Nutzung der Car Sharing-Angebote in den innerstädtischen Bereichen und Ballungsgebieten.

Zur Förderung der Elektromobilität wurde eine Quote zur Integration elektrischer Fahrzeuge in die Car Sharing-Flotten aufgenommen.

Eine direkte Regulierung der klimarelevanten CO₂-Emissionen ist derzeit nicht praktikabel und soll bei der nächsten Revision erneut geprüft werden.

Die realen CO₂-Emissionen weichen heute erheblich von den bei der Typenzulassung gemessenen Emissionswerten ab. Das Monitoringsystem für CO₂-Emissionen bei der Typenzulassung befindet sich noch in der Überarbeitung. Das Ergebnis dieser Überarbeitung ist derzeit noch unklar. Die Höhe der CO₂ Emissionen steht in einem physikalischen Zusammenhang mit dem Kraftstoffverbrauch. Auch hier ist die Diskrepanz zwischen genormtem Kraftstoffverbrauch und dem realen Kraftstoffverbrauch erheblich und es gibt für PKW aktuell kein standardisiertes prüftechnisches Verfahren zur Erfassung des realen Kraftstoffverbrauchs. Vor diesem Hintergrund ist es fachlich nicht vertretbar, einen Grenzwert zur Einhaltung der CO₂ Emissionen vorzugeben.

Zunächst kann nur durch die Vorgabe der Größenklassenstruktur der Car Sharing-Flotten eine bedingte Eingrenzung der CO₂-Emissionen vorgenommen werden und eine Wirkung für den Einsatz flächensparender Fahrzeuge erzielt werden.

1.3 Ziele des Umweltzeichens

Die Vergabe des Blauen Engel an Car Sharing-Anbieter gemäß Abschnitt 2 dient der Umweltentlastung des Verkehrsverbundes mit folgenden Zielen:

- Die Dienstleistung trägt zur Flächenentlastung und zur multimodalen Verkehrsmittelwahl (Kombination mit Umweltverbund) bei.

- Die Nutzung von Car Sharing verringert besonders in den Innenstädten die verkehrsbedingte Luftverschmutzung.
- Die Dienstleistung ermöglicht das Leben ohne eigenen Pkw und wirkt damit ressourcensparend. Die Dienstleistung trägt zur Reduzierung von klimawirksamen Emissionen bei.
- Dabei gelten für die Fahrzeugflotten folgende Grundsätze:
- Die Transportleistung wird beim Car Sharing mit flächensparenden, effizienten verbrennungsmotorischen, rein batterieelektrischen oder Brennstoffzellenfahrzeugen erbracht, um den Bedarf an Energie und die CO₂-Emissionen zu reduzieren.
- Die Transportleistungen werden im Rahmen des Car Sharing mit emissionsarmen Fahrzeugen hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung erbracht.
- Das Umweltzeichen trägt zur Förderung der Elektromobilität bei.

Daher werden im Erklärfeld folgende Vorteile für Umwelt und Gesundheit genannt:



1.4 Begriffsbestimmungen

Die in den Vergabekriterien genannten Begriffe werden wie folgt definiert.

Die Definition der systemischen, relevanten Begriffe erfolgt dabei im Sinne des Car Sharing- Gesetzes wie folgt:

- **Car Sharing-Fahrzeug:** Ein Car Sharing-Fahrzeug ist ein Kraftfahrzeug, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließendem Zeit- oder Kilometerpreis oder Mischformen solcher Tarife angeboten und selbstständig reserviert und genutzt werden kann.
- **Car Sharing-Anbieter:** Ein Car Sharing-Anbieter ist ein Unternehmen bzw. eine Organisation unabhängig von seiner Rechtsform, das Car Sharing-Fahrzeuge stationsunabhängig oder stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Kunden und Kundinnen nach allgemeinen Kriterien anbietet, wobei Mischformen der Angebotsmodelle möglich sind.
- Ebenfalls können in Anlehnung an das Car Sharing-Gesetz sowohl stationsunabhängiges als auch stationsbasiertes Car Sharing sowie Mischformen von beiden inkludiert werden.
- **Stationsunabhängiges Car Sharing:** Stationsunabhängiges Car Sharing ist ein Angebotsmodell, bei dem die Nutzung des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf vorab örtlich festgelegte Abhol- und Rückgabestellen begonnen und beendet werden kann.
- **Stationsbasiertes Car Sharing:** Stationsbasiertes Car Sharing ist ein Angebotsmodell, das auf vorab reservierbaren Fahrzeugen und örtlich festgelegten Abhol- oder Rückgabestationen beruht.
- **Fahrzeugflotte/Car Sharing-Flotte:** Als Fahrzeugflotte gilt die Gesamtheit der Fahrzeuge des Car Sharing-Anbieters an allen Standorten, für die der Antrag zur Nutzung des Blauen Engels gestellt wird.

- **Rein batterieelektrisches Fahrzeug:** Ein rein batterieelektrisches Fahrzeug ist ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, dessen Energiewandler ausschließlich elektrische Maschinen sind und dessen Energiespeicher zumindest von außerhalb des Fahrzeuges wieder aufladbar sind.
- **Brennstoffzellenfahrzeug:** Ein Brennstoffzellenfahrzeug ist ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, dessen Energiewandler ausschließlich aus den Brennstoffzellen und mindestens einer elektrischen Antriebsmaschine bestehen.
- **Energiewandler:** Die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die dauerhaft oder zeitweise Energie von einer Form in eine andere umwandeln, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden
- **Energiespeicher:** Die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die die jeweiligen Formen von Energie speichern, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden.
- **Pkw (Fahrzeugklasse M1):** Fahrzeug für die Beförderung von Fahrgästen und deren Gepäck mit höchstens acht Sitzplätzen außer dem Fahrersitz.
- **Leichtes Nutzfahrzeug (Fahrzeugklasse N1):** Fahrzeug für die Beförderung von Gütern mit einer Gesamtmasse unter 3,5 Tonnen.
- **KBA-Segment:** Das Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) nimmt in Abstimmung mit Vertretern der Automobilindustrie eine Zuordnung zu KBA-Segmenten vor. Die Eingruppierung findet anhand optischer, technischer und marktorientierter Merkmale statt. In den Zulassungsunterlagen sind diese Merkmale jedoch nicht hinterlegt.
- **Modell / Modellreihe:** Entsprechend des KBA wird mit dem Modell / Modellreihe eine Verkaufsbezeichnung angegeben, mit der ein Fahrzeugtyp oder eine Typgruppe einer Marke im Handel benannt wird. Sie entspricht in der Regel dem Schriftzug am Fahrzeug. Die Modellreihenanzuordnung wird aufgrund der in der Typgenehmigung eingetragenen Modellverschlüsselung innerhalb der Fahrzeug-Identifizierungsnummer (FIN) vorgenommen.

Hinsichtlich der Angabe von Luftschadstoffemissionen einzelner Fahrzeuge werden die folgenden Messverfahren genauer definiert:

- **RDE Messverfahren:** Für die bessere Abbildung der Luftschadstoffemissionen im Realbetrieb wurde das Real-Driving-Emission-Testverfahren (RDE) mit Verordnung EU/2016/427 eingeführt. Im Rahmen der Zulassung werden die Fahrzeuge ab September 2017 mit Messsonden für die Ermittlung der Luftschadstoffemissionen im Straßenbetrieb ausgestattet. Die im RDE-Verfahren ermittelten Luftschadstoffwerte gelten je nach Fahrzeugtyp ab September 2017 bzw. September 2019 als die relevanten Luftschadstoffwerte bei der Typenzulassung.
- **WLTP Messverfahren (inkl. WLTC):** Für die bessere Abbildung der Luftschadstoff- und der CO₂-Emissionen auf dem Fahrzeugprüfstand wurde das Worldwide harmonized Light vehicles Test Procedure-Emissions-Testverfahren (WLTP) mit Verordnung EU/2017/1151 eingeführt. Im Rahmen der Zulassung werden die Fahrzeuge ab September 2017 (neue Fahrzeugtypen) bzw. September 2018 (neue Fahrzeuge) unter veränderten Rahmenbedingungen und auf Basis eines verbesserten Messzyklus (WLTC) für die Ermittlung der Luftschadstoff- und CO₂-Emissionen auf dem Fahrzeugprüfstand vermessen.

1.5 Gesetzliche Grundlagen

- **Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung / Fahrzeug-Zulassungsverordnung:** In der Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung (StVZO) und der Fahrzeug-Zulassungsverordnung (FZV) sind das Vorgehen und die Bedingungen für die Fahrzeugzulassung und die Vergabe der Betriebserlaubnis für die Nutzung von Fahrzeugen im öffentlichen Straßenraum hinterlegt. U.a. wird dabei auf die europäischen Richtlinien zur Typengenehmigung verwiesen. Die Fahrzeugzulassung kann dabei über die Zulassungsbescheinigung der Fahrzeuge nachgewiesen werden.
- **EG-Typengenehmigung:** Die Rahmenrichtlinie 2007/46/EG für die Typengenehmigung von Straßenfahrzeugen stellt die Grundlage für die Zulassungen von Straßenfahrzeugen in Deutschland dar. Die Verordnungen EG/715/2007 und EG/692/2008 konkretisieren dabei die Anforderungen hinsichtlich der einzuhaltenden Luftschadstoffemissionen für die Typenzulassung und definieren Anforderungen zur Erlangung verschiedener EG- Emissionsklassen (z.B. Euro 6).

Im Hinblick auf die fehlende Effektivität der Schadstoffminderung im realen Fahrbetrieb wurden im Laufe des Jahres 2016 und 2017 weitere Verordnungen erlassen (EU/2016/427, EU/2016/646, EU/2017/1151, EU/2017/1154), mit denen das sogenannte Real-Driving-Emission Testverfahren (RDE-Testing) eingeführt wurde. Durch dieses Verfahren werden die Luftschadstoffemissionen bei der Typenzulassung im realen Fahrbetrieb gemessen, um diese Werte für die Zulassung der Fahrzeuge zu verwenden.

In der EU wird das neue Messverfahren bei neuen Fahrzeugmodellen ab September 2017 angewendet. Es gilt ab September 2019 für alle erstmalig zugelassenen Kraftfahrzeuge.

- **Car Sharing-Gesetz (CsgG):** Seit September 2017 gibt es mit dem Car Sharing-Gesetz (CsgG) eine Grundlage, auf der Kommunen für stationsbasiertes und für stationsunabhängiges Car Sharing Bevorrechtigungen hinsichtlich der Genehmigung allgemeiner Car Sharing-Stellplätze und Parkgebühren für Fahrzeuge vergeben können. Zusätzlich wurde die Einrichtung von unternehmensspezifisch zugeordneten Car Sharing- Stellplätzen an Straßen in der Baulast des Bundes (Ortsdurchfahrten von Bundesstraßen) als Sondernutzung zugelassen. Bei der Vergabe der Bevorrechtigungen sollen u. a. Auswahlkriterien zum Einsatz kommen, durch die ein Beitrag zur Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und zur Verringerung der Schadstofffreisetzung sichergestellt ist.

2 Geltungsbereich

Die Vergabekriterien gelten für Car Sharing-Anbieter gemäß Abschnitt 1.4.

3 Anforderungen

Mit dem auf der ersten Seite abgebildeten Umweltzeichen kann ein Car Sharing-Anbieter gekennzeichnet werden, sofern dieser die folgenden Anforderungen erfüllt.

3.1 Mobilitätsdienstleistung Car Sharing

3.1.1 Teilnahmeberechtigung am Car Sharing

Die Car Sharing-Anbieter müssen im Rahmen der vorhandenen Kapazität grundsätzlich jeder volljährigen Person eine Teilnahmeberechtigung gewähren. Hiervon unberührt bleiben z. B. die

Prüfung des Führerscheinbesitzes, des Mindestalters sowie die Bonitätsprüfung entsprechend deren Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Nachweis

Der Car Sharing-Anbieter legt in Anlage 2 Dokumente (z. B. Allgemeine Geschäftsbedingungen) vor, aus denen die Teilnahmeberechtigung von Personen am Car Sharing hervorgeht.

3.1.2 Mindestleistungsumfang bei der Nutzung von Car Sharing-Fahrzeugen

Die Car Sharing-Anbieter garantieren den Teilnehmenden folgenden Mindestleistungsumfang:

- Die Nutzung des Car Sharing-Fahrzeugs ist an 24 Stunden täglich ohne persönlichen Kontakt zum Anbieter möglich.
- Die Berücksichtigung von Freifahrten ist mit Ausnahme von Wegen für die Tank- und Batteriebeladung, der Fahrzeugpflege oder einmalig für Neukunden nicht zulässig.
- Durchführung regelmäßiger Pflege und Wartung der Fahrzeuge, entsprechend den Herstellerempfehlungen.
- Kundeninformation über umweltschonende und lärmarme Fahrweise für die Fahrer und Fahrerinnen.

Nachweis

Der Car Sharing-Anbieter weist die Einhaltung der Anforderungen durch die Vorlage geeigneter Dokumente (z. B. Vertragsbedingungen, Tarife, Eigenerklärungen, Kundeninformationen über umweltschonende und lärmarme Fahrweise und Angebote zur Schulung zur umweltschonenden Fahrweise) in Anlage 3 nach.

3.1.3 Mindestleistungsumfang für die Car Sharing-Anbieter Fahrzeug-Fahrberechtigte-Verhältnis

Car Sharing-Anbieter mit Fahrzeugflotten bis zu fünf Fahrzeugen weisen mindestens zehn registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug auf und solche mit einem Angebot von mehr als fünf Fahrzeugen mindestens 15 registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug.

Weitergabe von Daten zum Status von Car Sharing-Fahrzeugen

Car Sharing-Anbieter mit mehr als 50 Fahrzeugen in der Fahrzeugflotte verpflichten sich zum Zwecke der Förderung der Multimodalität, für Car Sharing-Nutzer und -Nutzerinnen öffentlich zugängliche Daten bezüglich des Status von Car Sharing-Fahrzeugen (Standort, Größe des Fahrzeugs, Nutzungsverfügbarkeit) zur direkten Anzeige in verkehrsübergreifenden Mobilitätsplattformen der Kommunen und der lokal ansässigen Verkehrsunternehmen/-verbünden zur Verfügung zu stellen.

Nachweis

Der Car Sharing-Anbieter weist die Einhaltung des Fahrzeug-Fahrberechtigte-Verhältnis durch die Angabe der Größe der Fahrzeugflotte sowie die Zahl an Fahrberechtigten in Anlage 1 nach. Mit einer Eigenerklärung bestätigt der Car Sharing-Anbieter die Bereitschaft zur Weitergabe von Daten zum Status von Car Sharing-Fahrzeugen in Anlage 4.

3.2 Technische Anforderungen an die Car Sharing-Flotte

3.2.1 Sicherstellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge

Die Fahrzeugflotte des Car Sharing-Anbieters muss alle vom Gesetzgeber gestellten Anforderungen zur Verkehrs- und Betriebssicherheit erfüllen.

Nachweis

Der Car Sharing-Anbieter erklärt die Einhaltung der Anforderung gemäß 3.2.1 und legt in geeigneter Weise eine gültige Zulassungsbescheinigung aller Fahrzeuge der Car Sharing-Flotte in Anlage 5 vor.

3.2.2 Reduktion der Luftschadstoffbelastung – Stickoxidausstoß (NO_x) bei Fahrzeugen mit Dieselmotor

Alle ab dem Zeitpunkt der Antragstellung neu in die Car Sharing-Flotte aufgenommenen Dieselfahrzeuge der Klasse M1 (Pkw) und N1 (leichte Nutzfahrzeuge) weisen eine Zulassung mit der EG-Emissionsklasse Euro 6d nach. Mit dieser Zulassung ist sichergestellt, dass der NO_x- Grenzwert für Euro 6-Fahrzeuge nach EC/715/2007 inklusive des Konformitätsfaktors von 1,5 im RDE-Messverfahren eingehalten wird.

Alternativ kann die Einhaltung des maximalen NO_x-Ausstoßes neuer Dieselfahrzeuge über die Angabe des NO_x-Emissionswerts im RDE-Messverfahren nachgewiesen werden.

- Für Pkw (M1) liegt der maximale NO_x-Ausstoß bei 120 mg/km (80 mg/km * 1,5).
- Für leichte Nutzfahrzeuge (N1) gilt nach EC/715/2007 eine Differenzierung des NO_x- Ausstoßes je nach Gruppe des Fahrzeugs (Einteilung je nach Bezugsmasse):
 - ♦ N1 / Gruppe I: 120 mg/km (80 mg/km * 1,5),
 - ♦ N1 / Gruppe II: 157,5 mg/km (105 mg/km * 1,5),
 - ♦ N1 / Gruppe III: 187,5 mg/km (125 mg/km * 1,5).

Bis zum 31.12.2021 gilt für Fahrzeuge der Klasse N1 (leichte Nutzfahrzeuge) eine marktbedingte Übergangsregelung. Sind vergleichbare Dieselfahrzeuge mit der EG-Emissionsklasse Euro 6d-TEMP, 6d-TEMP-EVAP, 6d-TEMP-EVAP-ISC verfügbar, sind stattdessen diese zu beschaffen. Die Anforderung hinsichtlich der geforderten EG-Emissionsklasse ist ausgesetzt, wenn nachgewiesen wird, dass für die in der Flotte eingesetzte Modellreihe kein vergleichbares Dieselfahrzeug auf dem Markt verfügbar ist, welches die EG-Emissionsklasse Euro 6d-TEMP, 6d-TEMP-EVAP, 6d-TEMP-EVAP-ISC oder die NO_x Anforderungen gemäß 3.2.2 erfüllt, und kein vergleichbares Benzinfahrzeug derselben Modellreihe verfügbar ist, welches die Partikelanforderungen gemäß 3.2.3 erfüllt.“

Nachweis

Der Car Sharing-Anbieter weist jeweils bis zum 31.03. des Folgejahres für alle neuen Dieselfahrzeuge die Einhaltung der maximalen NO_x-Emissionen im jeweiligen Vorjahr nach.

Als Nachweis für die Einhaltung der EG-Emissionsklasse Euro 6d legt der Antragsteller in geeigneter Form eine gültige Zulassungsbescheinigung für alle neuen Dieselfahrzeuge in Anlage 9a vor. Alternativ trägt er den für die RDE-Messung deklarierten Wert der NO_x-Emissionen in die Tabelle in Anlage 8 ein. Die Werte sind einer offiziellen Datenbank mit den NO_x-Messungen im Rahmen des Zulassungsverfahrens zu entnehmen. Als weitere alternative Nachweismethode

kann eine Erklärung der Fahrzeughersteller in Anlage 9b beigelegt werden, aus der die Einhaltung der aufgeführten NO_x-Emissionswerte hervorgeht.

Für den Nachweis, dass für die jeweilige Modellreihe kein vergleichbares Fahrzeug verfügbar ist, welches die Kriterien nach 3.2.2 und 3.2.3 einhält, ist eine Bestätigung zur Nichtlieferbarkeit von mindestens drei Fahrzeugherstellern in Anlage 9c vorzuweisen.

3.2.3 Reduktion der Luftschadstoffbelastung – Partikelausstoß (PN) bei Benzinfahrzeugen

Alle ab dem Zeitpunkt der Antragstellung und alle ab September 2018 neu in die Car Sharing-Flotte aufgenommenen Benzinfahrzeuge der Klasse M1 (Pkw) und N1 (leichte Nutzfahrzeuge) weisen eine Zulassung mit der EG-Emissionsklasse Euro 6c oder besser auf¹.

Alternativ kann die Einhaltung des maximalen Partikel-Ausstoßes neuer Benzinfahrzeuge über die Angabe des Partikel-Ausstoßes nachgewiesen werden. Benzinfahrzeuge ohne Direkteinspritzung müssen diesen Nachweis nicht erbringen.

Nachweis

Der Car Sharing-Anbieter weist bei Antragstellung und jeweils bis zum 31.03. des Folgejahres für alle neuen Benzinfahrzeuge die Einhaltung des maximalen Partikelausstoßes im jeweiligen Vorjahr nach. Für das Jahr 2018 wird dies für alle ab September 2018 neu angeschafften Fahrzeuge bis zum 31.03.2019 vorgelegt.

Als Nachweis für die Einhaltung der EG-Emissionsklasse Euro 6c oder besser legt der Antragsteller in geeigneter Form eine gültige Zulassungsbescheinigung für alle neuen Benzinfahrzeuge in Anlage 10a vor. Alternativ trägt er den deklarierten Wert der Partikel-Emissionen (Anzahl/km) (WLTC oder RDE) in die Tabelle in Anlage 8 ein. Die Werte sind einer offiziellen Datenbank mit den Partikel-Emissionen im Rahmen des Zulassungsverfahrens zu entnehmen. Als weitere alternative Nachweismethode kann eine Erklärung der Fahrzeughersteller in Anlage 10b beigelegt werden, aus der die Einhaltung der aufgeführten Partikel-Emissionswerte oder der Einsatz eines wirksamen Partikelfilters hervorgeht.

Der Nachweis, dass es sich um ein Benzinfahrzeug ohne Direkteinspritzung handelt, kann über eine geeignete technische Beschreibung geführt werden (Anlage 10c).

3.2.4 Modernisierung der Car Sharing-Flotte (Dieselfahrzeuge)

Die bestehende Car Sharing-Flotte wird zur Verringerung der Luftschadstoffbelastung kontinuierlich erneuert.

Dabei halten

- bis zum 31.12.2018 mindestens 30 %,
- bis 31.12.2019 mindestens 60 %,
- bis 31.12.2021 mindestens 90 %,
- bis 31.12.2022 100 %

aller Dieselfahrzeuge, die bereits zum 31.12.2016 Teil der Car Sharing-Flotte waren,

- a) die Anforderungen zur Reduktion der NO_x-Emissionen (siehe Abschnitt 3.2.2) ein oder
- b) sind nicht mehr Bestandteil der Car Sharing-Flotte.

¹ Darunter fallen auch Zulassungen nach Euro 6c-EVAP, Euro 6d-TEMP, Euro 6d-TEMP-EVAP, Euro 6d.

Nachweis

Der Car Sharing-Anbieter weist bei Antragstellung und jeweils zum 31.03. des Folgejahres die Modernisierung seiner Fahrzeugflotte im jeweiligen Vorjahr nach. Dazu trägt er alle bis zum 31.12.16 in der Car Sharing-Flotte betriebenen Dieselfahrzeuge inklusive der aktuellen Informationen hinsichtlich der NO_x-Emissionswerte und der Zugehörigkeit zur Fahrzeugflotte in die Tabelle gemäß Anlage 8 ein. Liegen keine Informationen zu den NO_x-Emissionswerten (Nachweis gemäß Abschnitt 3.2.2) vor, wird davon ausgegangen, dass die Fahrzeuge die NO_x-Anforderungen gemäß Abschnitt 3.2.2 nicht erfüllen.

3.2.5 Förderung der Elektromobilität – Neufahrzeugquote für elektrische Fahrzeuge

Car Sharing-Anbieter mit mehr als 50 Fahrzeugen stellen zur Förderung der Elektromobilität sicher, dass

- im Jahr 2018 mindestens 2%,
- im Jahr 2019 mindestens 3%,
- im Jahr 2021 mindestens 4% und
- ab dem Jahr 2022 mindestens 5%

der Fahrzeugflotte rein batterieelektrische oder Brennstoffzellenfahrzeuge sind.

Nachweis

Der Car Sharing-Anbieter weist bei Antragstellung und jeweils zum 31.03. des Folgejahres die Quote für elektrische Fahrzeuge in der bestehenden Fahrzeugflotte nach. Dazu trägt er Informationen hinsichtlich des Antriebssystems für alle Flottenfahrzeuge in die Tabelle gemäß Anlage 8 ein.

3.2.6 Stromherkunft an eigenen Ladestationen

An allen durch den Car Sharing-Anbieter selbst betriebenen oder in Kooperation mit Energieversorgern für das Car Sharing betriebenen Ladepunkten wird zu 100 % Strom aus erneuerbaren Energiequellen eingesetzt.

Nachweis

Der Car Sharing-Anbieter weist für die genannten Ladepunkte den Strombezug aus erneuerbaren Energiequellen über die Stromkennzeichnung (100 % Strom aus erneuerbaren Energiequellen) des eingesetzten Stromtarifs in Anlage 6 nach. Bei der Nutzung erneuerbaren Eigenstroms findet der Nachweis über eine Eigenerklärung des Car Sharing-Anbieters statt.

3.2.7 Einsatz emissionsarmer und flächensparender Fahrzeuge

Über das Angebot von Fahrzeugen kleiner KBA-Segmente wird eine bedarfsgerechte verbrauchs-, treibhausgas- und flächensparende Pkw-Nutzung im Rahmen des Car Sharings sichergestellt. Die Fahrzeugflotte der Car Sharing-Anbieter besteht daher

- mindestens zu 75% aus Fahrzeugen der KBA-Segmente Mini, Kleinwagen Kompaktklasse, Van/Mini-Van, Utility und
- mindestens zu 45% aus Fahrzeugen der KBA-Segmente Mini und Kleinwagen,
- und enthält keine Fahrzeuge der KBA-Segmente Sportwagen und Oberklasse.

Dabei ausgenommen sind jeweils als leichte Nutzfahrzeuge zugelassene Fahrzeuge (N1) und Pkw (M1), die auf acht oder mehr Sitzplätze zugelassen sind.

Nachweis

Der Car Sharing-Anbieter weist bei Antragstellung und jeweils zum 31.03. des Folgejahres die Einhaltung des Einsatzes emissions- und flächenarmer Fahrzeuge im Vorjahr nach. Dazu trägt er Informationen hinsichtlich des KBA-Segments und der Anzahl der zugelassenen Sitzplätze für die gesamte Fahrzeugflotte in die Tabelle in Anlage 8 ein.

3.3 Verwendung des Umweltzeichen in Verbindung mit dem Logo des Car Sharing- Anbieters

Der Antragsteller verpflichtet sich, das Umweltzeichen nur in Verbindung mit seinem Logo als Car Sharing-Anbieter an den Stationen, auf Druckschriften, Werbematerialien (für die Mobilitätsdienstleistung) und auf den Fahrzeugen abzubilden. Grundsätzlich gilt, dass die Dienstleistung ausgezeichnet wird und nicht allein die Fahrzeuge oder das Unternehmen. Daher ist es Anbietern möglich, aus ihrem Angebotsspektrum das Umweltzeichen für einzelne Dienstleistungen zu beantragen, wenn sie für den Verbraucher klar abgegrenzt sind. Die Zeichennehmer dürfen dann auch nur diese Dienstleistung mit dem Blauen Engel bewerben. Es dürfen nur solche Fahrzeuge als Werbeträger verwendet werden, die ausschließlich für die ausgezeichnete Dienstleistung eingesetzt werden.

Nachweis

Der Antragsteller weist die Einhaltung der Anforderungen durch die Abbildung des Logos als Car Sharing-Anbieter an den Stationen, auf Druckschriften, Werbematerialien (für die Mobilitätsdienstleistung) und auf den Fahrzeugen in Anlage 7 nach.

4 Zeichennehmer und Beteiligte

Zeichennehmer sind Car Sharing-Anbieter. Beteiligte am Vergabeverfahren:

- RAL gGmbH für die Vergabe des Umweltzeichens Blauer Engel,
- das Bundesland, in dem sich die Produktionsstätte des Antragstellers befindet,
- das Umweltbundesamt, das nach Vertragsschluss alle Daten und Unterlagen erhält, die zur Beantragung des Blauen Engel vorgelegt wurden, um die Weiterentwicklung der Vergabekriterien fortführen zu können.

5 Zeichenbenutzung

Die Benutzung des Umweltzeichens durch den Zeichennehmer erfolgt aufgrund eines mit der RAL gGmbH abzuschließenden Zeichenbenutzungsvertrages.

Im Rahmen dieses Vertrages übernimmt der Zeichennehmer die Verpflichtung, die Anforderungen gemäß Abschnitt 3 für die Dauer der Benutzung des Umweltzeichens einzuhalten.

Für die Kennzeichnung von Produkten gemäß Abschnitt 2 werden Zeichenbenutzungsverträge abgeschlossen. Die Geltungsdauer dieser Verträge läuft bis zum 31.12.2025.

Sie verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, falls der Vertrag nicht bis zum 31.03.2025 bzw. 31.03. des jeweiligen Verlängerungsjahres schriftlich gekündigt wird.

Eine Weiterverwendung des Umweltzeichens ist nach Vertragsende weder zur Kennzeichnung noch in der Werbung zulässig.

© 2024 RAL gGmbH, Bonn