

# **BLAUER ENGEL**

**Das Umweltzeichen**



## **Car-Sharing für Fahrzeugflotten mit elektromotorischem Antrieb**

**DE-UZ 100b**

**Vergabekriterien**

**Ausgabe Juni 2015**

Version 1

**Getragen wird das Umweltzeichen durch die folgenden Institutionen:**



Bundesministerium  
für Umwelt, Naturschutz  
und nukleare Sicherheit

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 - 0

E-Mail: [umweltzeichen@ral.de](mailto:umweltzeichen@ral.de)

[www.blauer-engel.de](http://www.blauer-engel.de)

## Inhaltsverzeichnis

<b>1</b>	<b><i>Vorbemerkung</i></b> .....	<b>4</b>
<b>2</b>	<b><i>Geltungsbereich</i></b> .....	<b>6</b>
<b>3</b>	<b><i>Anforderungen</i></b> .....	<b>6</b>
3.1	Anforderungen an die Mobilitätsdienstleistung Car-Sharing .....	6
3.2	Technische Anforderungen an die Car-Sharing-Flotte .....	7
<b>4</b>	<b><i>Nachweise</i></b> .....	<b>9</b>
<b>5</b>	<b><i>Zeichennehmer und Beteiligte</i></b> .....	<b>9</b>
<b>6</b>	<b><i>Zeichenbenutzung</i></b> .....	<b>10</b>

## **1 Vorbemerkung**

- 1.1** Die Jury Umweltzeichen hat in Zusammenarbeit mit dem Bundesminister für Umwelt, Naturschutz, Bau und Reaktorsicherheit (BMUB), dem Umweltbundesamt (UBA) und unter Einbeziehung der Ergebnisse der von der RAL gGmbH einberufenen Anhörungsbesprechungen diese Grundlage für die Vergabe des Umweltzeichens beschlossen. Mit der Vergabe des Umweltzeichens wurde die RAL gGmbH beauftragt.
- 1.2** Der Blaue Engel nach DE-UZ 100 b soll – in Ergänzung des bereits bestehenden Umweltzeichens für Car-Sharing – an alle Anbieter dieser Dienstleistung vergeben werden, die nahezu vollständig Elektrofahrzeuge einsetzen. Die Anbieter von Elektro Car-Sharing sollen gegenüber den konventionellen Anbietern bei der Einräumung von Nutzervorteilen (z.B. Parkflächen in Innenstädten) gleichgestellt werden. Es war daher nötig geeignete Kriterien zu entwickeln, die für elektrisch betriebene Fahrzeugflotten anwendbar sind. Bei der nächsten Überarbeitung der Anforderungen im Jahr 2017 sollen die Vergabegrundlagen der DE-UZ 100 und DE-UZ 100b zusammengeführt werden.

Die Vergabegrundlage unterstützt das "Regierungsprogramm Elektromobilität" aus dem Jahr 2011. Ziel ist es hierbei, Deutschland zum Leitmarkt und Leitanbieter für Elektromobilität zu entwickeln. Bis 2020 sollen eine Million Elektrofahrzeuge auf Deutschlands Straßen fahren.

Für die Vergabe des Blauen Engel gelten folgende Grundsätze:

- Der Transport im Rahmen des Car-Sharing Anbieters wird nahezu vollständig mit reinen Elektrofahrzeugen oder von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen erbracht.
- Die Kostenanrechnung gibt Anreize, einen eigenen Pkw möglichst wenig oder gar nicht zu nutzen.
- Die Dienstleistung ermöglicht das Leben ohne eigenen Pkw und wirkt damit ressourcensparend.
- Das Umweltzeichen soll neben der Förderung der Elektromobilität insbesondere zu einer Reduzierung von Feinstaub- und NO<sub>x</sub>-Emissionen in Innenstädten beitragen.
- Das Logo wird der Kategorie „Der Blaue Engel – schützt Umwelt und Gesundheit“ zugeordnet.

- 1.3** 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-Kunden erzielt, da diese bewusst den eigenen Pkw abschaffen bzw. keinen neuen anschaffen. Car-Sharing-Fahrzeuge werden je nach Nutzung hinsichtlich Platzbedarf und Komfortanspruch ausgewählt und nicht, wie häufig bei privaten Pkw, am selten benötigten Maximalbedarf orientiert.

Car-Sharing ermöglicht die Nutzung von Pkw (bzw. leichten Nutzfahrzeugen) ohne ein eigenes Fahrzeug zu besitzen. Die Car-Sharing-Anbieter verwalten einen Pool üblicherweise verschiedener Fahrzeugklassen und stellen diese den Teilnehmern zur Verfügung. Die Fahrzeuge sollten unter Berücksichtigung der Wünsche der Teilnehmer wohnortnah und dezentral stationiert werden.

Die Berechnung der Kosten nach gefahrenen Kilometern und Nutzungsdauer bewirkt einen deutlichen Anreiz, das Fahrzeug möglichst effizient zu nutzen.

Car-Sharing bewirkt eine Verminderung der Zahl der notwendigen Fahrzeuge und führt zu einer für die Städte besonders wichtigen Entlastung des öffentlichen Verkehrsraumes. Jedes Car-Sharing-Fahrzeug ersetzt je nach örtlichen Verhältnissen etwa 5–11 Fahrzeuge. Durchschnittlich teilen sich 40 Nutzer ein Car-Sharing-Auto.

Car-Sharing-Anbieter mit Umweltzeichen können Benutzervorteile durch die Kommunen erhalten, z.B. durch Einrichtung von Car-Sharing-Stationen bzw. Mobilpunkten – bei Kooperation mit anderen umweltschonenden Mobilitätsanbietern – im öffentlichen Straßenraum. Dieses steigert die Attraktivität umweltfreundlichen

Car-Sharings und trägt zugleich zu einer Entlastung des Parkraumes bei.

Car-Sharing ergänzt sinnvoll das Angebot anderer Mobilitätsdienstleister, wie öffentliche Verkehrsmittel, Taxi- und Mietwagen-Unternehmen sowie Fahrradverleihsysteme. Es sind bei Vernetzungen der Car-Sharing-Anbieter untereinander und mit anderen Mobilitätsdienstleistungen (z. B. durch gemeinsame Tickets, Tarifierreize, Kooperation im Verkauf oder bei Buchungen, Abstimmung des räumlichen Angebots) erhebliche Synergie-Effekte möglich. Durch das Ziel der Verknüpfung verschiedener Mobilitätsdienstleistungen mit Umweltzeichen soll auch die gegenseitige Gewährung von Vergünstigungen für Inhaber von Dauer-Vergünstigungskarten bzw. Teilnahmeberechtigungen der jeweils anderen ÖV-Dienstleistung gefördert werden.

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

## **2 Geltungsbereich**

Diese Vergabegrundlage gilt für Car-Sharing-Anbieter, die das organisierte Autoteilen als Dienstleistung anbieten und dafür vollständig oder überwiegend Elektrofahrzeuge nutzen. Als Elektrofahrzeuge gelten dabei reine Elektrofahrzeuge oder von außen aufladbare Hybridelektrofahrzeuge („Plug-in-Hybride“ oder „Range Extender“) im Bereich der Pkw und leichten Nutzfahrzeuge mit Norm-CO<sub>2</sub>-Emissionen von höchstens 50 Gramm je gefahrenen Kilometer in Anlehnung an das „Gesetzes zur Bevorrechtigung der Verwendung elektrisch betriebener Fahrzeuge – Elektromobilitätsgesetz“ (EmoG). Der Anteil in der Fahrzeugflotte von rein verbrennungsmotorisch betriebenen Fahrzeugen oder Hybridelektrofahrzeugen mit Norm-CO<sub>2</sub>-Emissionen höher als 50 Gramm je gefahrenen Kilometer ist bezogen auf die Gesamtfahrzeugzahl auf maximal 5% beschränkt.

## **3 Anforderungen**

Mit dem auf der ersten Seite abgebildeten Umweltzeichen kann die im Abschnitt 2 genannte Car-Sharing-Dienstleistung gekennzeichnet werden, sofern sie den folgenden Anforderungen entspricht.

### **3.1 Anforderungen an die Mobilitätsdienstleistung Car-Sharing**

**3.1.1** Die in Abschnitt 2 genannten Car-Sharing-Anbieter müssen im Rahmen der vorhandenen Kapazität grundsätzlich jeder volljährigen Person eine Teilnahmeberechtigung gewähren. Hiervon unberührt bleiben die Prüfung der Dauer des Führerscheinbesitzes, des Alters sowie die Bonitätsprüfung entsprechend deren Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

**3.1.2** Die Car-Sharing-Anbieter garantieren den Teilnehmern folgenden Mindestleistungsumfang:

- Fahrzeugbuchung, -abholung und -rückgabe rund um die Uhr;

- Kurzzeitnutzungen ab einer Stunde sind möglich, der Stundentarif darf 15 % des Tagespreises nicht überschreiten;
- Die Berechnung der Fahrzeugnutzungskosten erfolgt nach Zeit und Fahrkilometern. Die Berücksichtigung von Freikilometern ist mit Ausnahme der Wege für die Tankbeladung und die Fahrzeugpflege nicht zulässig. Die Betriebsmittelkosten pro km müssen über den marktüblichen Energiekosten (Kraftstoff und Strom) liegen.
- Durchführung regelmäßiger Pflege und Wartung der Fahrzeuge, entsprechend den Herstellerempfehlungen;
- Kundeninformation über kraftstoffsparende und lärmarme Fahrweise für die Fahrer; Car-Sharing-Unternehmen weisen z. B. auf ihrer Internetseite oder auf geeigneten Informationsmaterialien auf Angebote von Spritsparschulungen (Fahrschulen oder andere Anbieter) in räumlicher Nähe hin;
- Inhabern von Dauer- oder Vergünstigungskarten des ÖV (z. B. für BahnCard-Kunden oder ÖPNV-Dauerkartenbesitzer) sind Vergünstigungen zu gewähren, sofern die Anbieter dieser Karten kein eigenes Car-Sharing Angebot betreiben.

### **3.1.3 Mindestanforderungen für die Car-Sharing Dienstleistung**

Die Car-Sharing Dienstleistung mit einer Fahrzeugflotte bis zu fünf Fahrzeugen hat mindestens 10 registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug. Anbieter der Dienstleistung mit mehr als fünf Fahrzeugen haben mindestens 15 registrierte Fahrberechtigte pro Fahrzeug.

### **3.1.4 Informationspflicht zur Stromherkunft**

Der Zeichennehmer informiert in geeigneter Weise (z.B. Verbraucherinformation, Internet, AGB) über die Herkunft seiner Stromversorgung für die Ladestationen. Dafür benennt er den Anbieter und den Stromtarif.

## **3.2 Technische Anforderungen an die Car-Sharing-Flotte**

**3.2.1** Die Fahrzeuge der Car-Sharing-Anbieter müssen alle vom Gesetzgeber gestellten Anforderungen zur Verkehrs- und Betriebssicherheit erfüllen.

**3.2.2** Die Fahrzeuge der Car-Sharing-Anbieter müssen mit grüner Plakette (Verordnung zum Erlass und zur Änderung von Vorschriften über die Kennzeichnung emissionsarmer Kraftfahrzeuge, Oktober 2006) gekennzeichnet sein.

**3.2.3** Die Fahrzeugflotten müssen in Anlehnung an das EmoG nahezu vollständig aus rein elektrisch betriebenen Fahrzeugen oder von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeugen mit Norm-CO<sub>2</sub>-Emissionen von höchstens 50 Gramm je gefahrenem Kilometer bestehen. Der Einsatz von verbrennungsmotorisch betriebenen Fahrzeugen oder Hybridelektrofahrzeugen mit Norm-CO<sub>2</sub>-Emissionen höher als 50 Gramm je gefahrenen Kilometer ist bis zu einem Anteil von maximal 5% der Fahrzeuge einer Flotte des Anbieters möglich.

Die rein verbrennungsmotorisch betriebenen Fahrzeuge und Hybridelektrofahrzeugen mit Norm-CO<sub>2</sub>-Emissionen höher als 50 Gramm je gefahrenen Kilometer dürfen als Einzelfahrzeuge nicht mehr als 199 Gramm Kohlendioxid je gefahrenen Kilometer ausstoßen.

Die verbrennungsmotorisch betriebenen Fahrzeuge und die von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge (unabhängig von ihren Norm-CO<sub>2</sub>-Emissionen) müssen die Abgasnorm EURO 5 oder EURO 6 einhalten.

**3.3** 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 nur die Dienstleistung ausgezeichnet werden kann und nicht 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.

**3.4** Es wird empfohlen, folgende weitere Kriterien zu beachten:

- Recyclingkonzept (Recyclingpotential) mit Recyclinganteil von mindestens 85 %,
- umweltverträglicher Stoffeinsatz bei der Produktion des Fahrzeuges,
- Ökoaudit wird vom Hersteller durchgeführt.

Hinweise zu den weiteren Kriterien sind der jeweils gültigen Auto-Umwelt-Liste des VCD (Verkehrsclub Deutschland e.V.) zu entnehmen.



Um die bei der Multimodalität wichtigen Mobilitäts- und Informationsplattformen sowie Apps zu unterstützen (intermodales Routing, Verknüpfung mit weiteren Informationen, etc.), sollten Daten wie bspw. der Status von Car-Sharing Fahrzeugen gemäß der Open-Data Richtlinien für die nichtkommerzielle Nutzung freigegeben werden.

## **4 Nachweise**

- 4.1** Die Daten über die Anzahl der Teilnehmer und die Anzahl der Fahrzeuge entsprechend Abschnitt 2 sowie ein Wechsel des Stromanbieters oder des Tarifes gemäß Abschnitt 3.1.4 sind mit Stichtag 31. Dezember eines jeden Jahres bis zum 30. April des nachfolgenden Jahres vorzulegen.
- 4.2** Der Antragsteller weist die Einhaltung der Anforderungen gemäß Abschnitt 3.1 durch die Vorlage der Vertragsbedingungen, Tarife (einschließlich Vergünstigungen für Bahn Card- oder Dauerkartenbesitzer des öffentlichen Verkehrs) und seiner Kundeninformation über kraftstoffsparende/ energiesparende und lärmarme Fahrweise nach.
- 4.3** Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderungen gemäß Abschnitt 3.2.1 und 3.2.2.  
Zum Nachweis der Anforderung 3.2.3 übersendet der Antragsteller die Fahrzeugscheine aller Fahrzeuge in Kopie. Für rein verbrennungsmotorisch betriebene Fahrzeuge und von außen aufladbaren Hybridelektrofahrzeuge werden die zugehörigen Herstellerangaben zur CO<sub>2</sub>-Emission der Fahrzeuge der Car-Sharing-Flotte den Fahrzeugscheinen entnommen.
- 4.4.** Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderung zum Abschnitt 3.3 und legt die Abbildung des verwendeten Logos vor.
- 4.5** Der Antragsteller erklärt die Kenntnisnahme für die Empfehlung zur Beachtung der weiteren Kriterien gemäß Abschnitt 3.4 gegenüber dem RAL.

## **5 Zeichennehmer und Beteiligte**

- 5.1** Zeichennehmer sind Anbieter der Dienstleistung Car-Sharing.
- 5.2** Beteiligte am Vergabeverfahren
- RAL für die Vergabe des Umweltzeichens Blauer Engel,
  - das Bundesland, in dem sich der Geschäftssitz 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 Vergabegrundlagen fortführen zu können.

## **6 Zeichenbenutzung**

- 6.1** Die Benutzung des Umweltzeichens durch den Zeichennehmer erfolgt aufgrund eines mit dem RAL abzuschließenden Zeichenbenutzungsvertrages.
- 6.2** Im Rahmen dieses Vertrages übernimmt der Zeichennehmer die Verpflichtung, die Anforderungen gemäß Abschnitt 2 und 3 für die Dauer der Benutzung des Umweltzeichens einzuhalten.
- 6.3** Für die Kennzeichnung von Produkten, die in den Geltungsbereich nach Abschnitt 2 fallen, werden Zeichenbenutzungsverträge abgeschlossen. Die Geltungsdauer dieser Verträge läuft bis zum 31.12.2018.  
Sie verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, falls der Vertrag nicht bis zum 31.03.2018. bzw. 31.03 des jeweiligen Verlängerungsjahres schriftlich gekündigt wird. Eine Weiterverwendung des Umweltzeichens ist nach Vertragsende weder zur  
Kennzeichnung noch in der Werbung zulässig.

© 2015 RAL gGmbH, Sankt Augustin