

# **BLAUER ENGEL**

**Das Umweltzeichen**

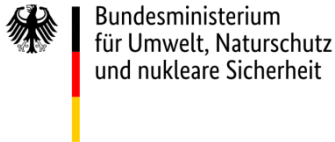


**Omnibusse**

**DE-UZ 59b**

**Vergabekriterien**  
**Ausgabe Januar 2018**  
Version 5

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)

Version 1 (01/2018): Erstausgabe, Laufzeit bis 31.12.2021  
 Version 2 (12/2018): Korrektur der Prüfnorm für Kriterium 3.3.3  
 Version 3 (06/2019): Änderung im Abschnitt 3.4  
 Version 4 (01/2020): Änderung im Abschnitt 3.4  
 Version 5 (01/2020): Änderung im Abschnitt 1.2

## Inhaltsverzeichnis

1	Einleitung .....	4
1.1	Vorbemerkung .....	4
1.2	Hintergrund .....	4
1.3	Ziele des Umweltzeichens .....	5
1.4	Gesetzliche Grundlagen .....	6
2	Geltungsbereich .....	6
3	Anforderungen .....	6
3.1	Geräuschemissionen .....	6
3.2	Schadstoffemissionen .....	7
3.3	Batterien und Akkus .....	8
3.3.1	Prüfung der Akkukapazität (Bemessungskapazität) .....	8
3.3.2	Akkulebensdauer / Garantie .....	8
3.3.3	Sicherheitsüberprüfung / Schutz vor Überladung und Tiefentladung des Akkus .....	9
3.3.4	Sicherstellung der Rücknahme- und Anzeigepflicht gemäß Batteriegesetz (BattG) .....	9
3.3.5	Austausch .....	9
3.3.6	Schwermetall-Grenzwerte .....	9
3.4	Klimatechnik .....	10
3.5	Lackierung und Beschichtung .....	11
4	Zeichennehmer und Beteiligte .....	11
5	Zeichenbenutzung .....	11

# 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

Durch die Vergabe des Umweltzeichens sollen die durch Omnibusse verursachten erheblichen Schadstoff-, Klimagas- und Geräuschbelästigungen insbesondere in innerstädtischen Bereichen, Ballungsräumen und schutzbedürftigen Gebieten verringert werden. Die Anforderungen zielen daher auf Busse, die im innerstädtischen Nahverkehr eingesetzt werden. Busse für den Überland- und Fernverkehr können ebenso den Blauen Engel bekommen, sofern sie die technischen Anforderungen der Vergabekriterien erfüllen. Es wird nicht zwischen den verschiedenen Einsatzbereichen der Busse unterschieden, da nur die jeweils besten Produkte einer Produktgruppe gefördert werden sollen.

Die Vergabe des Blauen Engels erfolgt unabhängig vom Antriebssystem und ist auch für Elektrobusse und Busse mit Hybridantrieb vorgesehen. Damit können erstmals auch rein batterie-elektrische oder extern aufladbare hybrid-elektrische Busse den Blauen Engel beantragen.

Aktuell ist die Einbeziehung von Antrieben mit Brennstoffzellen noch nicht vorgesehen, weil eine Differenzierung verschiedener Brennstoffzellen (BZ) Technologien aus dem Blickwinkel der Umwelteigenschaften zum aktuellen Zeitpunkt noch nicht belastbar möglich ist. Es fehlen die notwendigen fachlichen Informationen zur Beurteilung der technischen Eigenschaften und Formulierung von geeigneten Kriterien für diese Antriebssysteme.

Werden fossile Kraftstoffe zum Fahrzeugantrieb eingesetzt, so muss es sich um einen Kraftstoff handeln, der im Rahmen der europäischen Typzulassung erlaubt ist. Die Anforderungen an die Schadstoffemissionen der Fahrzeugantriebe entsprechen den gesetzlichen Vorgaben der Abgasminderung und setzen den Einsatz von hochwirksamen Systemen zur Abgasminderung voraus. Das gesetzlich vorgeschriebene Prüfverfahren zur Emissionsmessung sieht neben den Messungen am Motorenprüfstand zur Typgenehmigung auch Messungen zur Überprüfung der Konformität im Realbetrieb auf der Straße vor, welche die Einhaltung von Grenzwerten unter realen Bedingungen belegen sollen.

Die Anforderungen an die Fahrgeräusche orientieren sich an den gesetzlich vorgegebenen Anforderungen der bei der Fahrzeugtypzulassung gültigen Typprüf-Messverfahren über Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen (Richtlinie 70/157/EWG, bzw. EU VO 540/2014) und

unterschreiten diese. Die Einführung der Phase 2 der Geräuschgrenzwerte wird durch eine Verschärfung der Lärmanforderung ab Januar 2020 berücksichtigt.

Für batterieelektrisch angetriebene Busse, die extern aufgeladen werden können (rein elektrische Fahrzeuge), oder Hybridelektrofahrzeuge wurden Qualitäts- und Sicherheitsanforderungen an den Antriebs-Akku aufgenommen. Um eine ausreichend hohe Nutzungsdauer von Bussen sicherzustellen, ist die Austauschbarkeit und langfristige Verfügbarkeit der Batterien und Akkus in elektrisch und verbrennungsmotorisch betriebenen Bussen zu gewährleisten.

Schwermetalle können gesundheitsschädigende Wirkungen auf Menschen, Tiere und Pflanzen haben und sich bei der Entsorgung in der Nahrungskette sowie in der Umwelt anreichern. Daher wurden Grenzwerte zum Einsatz von Schwermetallen in Batterien und Akkus vorgegeben.

Für den Betrieb von Bussen ist ab 1.1.2020 der Einsatz von Kältetechnik mit nicht halogenierten Kältemitteln vorgegeben. Es sind bereits Busse mit Klimaanlage mit dem Kältemittel Kohlendioxid im Einsatz. Interessant ist insbesondere die Wärmepumpenschaltung mit Kohlendioxid zum energiesparenden Heizen.

Antriebsaggregate der Klimatechnik können Geräusche mit Schallleistungspegeln von mehr als 100 dB(A) erreichen. Es handelt sich dabei um Standgeräusche, die bei entsprechender Witterung Lärmbelastungen hervorrufen, die nicht durch den Fahrantrieb erzeugt werden. Für Klimaaggregate existieren jedoch noch keine gesetzlichen Geräuschforderungen bzw. normierte Messverfahren. Daher sollen für künftige Revisionen aus vergleichbaren Anwendungsfällen auch Anforderungen an die Geräuschemissionen der Fahrzeugklimatisierung bei Bussen entwickelt werden.

Weiterhin sind Schwermetallgrenzwerte in den Beschichtungsstoffen der Fahrzeugoberflächen einzuhalten, wobei die Lösemittlemissionen bei der Beschichtung von Bussen die gesetzlichen Anforderungen unterschreiten müssen.

### 1.3 Ziele des Umweltzeichens

Mit dem Umweltzeichen für Busse können Fahrzeuge ausgezeichnet werden die sich durch folgende Eigenschaften auszeichnen:

- Niedrige Lärmemissionen
- Lange Akku-Lebensdauer und Verfügbarkeit von Ersatz-Akkus
- Emissionsarme Beschichtung der Fahrzeugoberflächen

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



## 1.4 Gesetzliche Grundlagen

Die Einhaltung bestehender Gesetze und Verordnungen wird für die mit dem Umweltzeichen gekennzeichneten Produkte vorausgesetzt. Für die Busse sind dies insbesondere die nachfolgend genannten:

- 
- StVZO Straßenverkehrs-Zulassungs-Ordnung
- Richtlinie 70/157/EWG über den zulässigen Geräuschpegel und Auspuffvorrichtung von Kraftfahrzeugen
- EU-Verordnung 540/2014 über Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen
- EU-Verordnung 595/ 2009 und 582/2011b) inkl. Änderung durch VO 2016/1718 (insb. PEMS-Teil der Typzulassung)
- Batteriegesetz (BattG) „Gesetz über das Inverkehrbringen, die Rücknahme und die umweltverträgliche Entsorgung von Batterien und Akkumulatoren“ (Umsetzung der EU-Richtlinie 2006/66/EG)
- EU Verordnung 1103/2010 zur Festlegung von Vorschriften für die Angabe der Kapazität auf Akkus
- 31. BImSchV „Verordnung zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen bei der Verwendung organischer Lösemittel in bestimmten Anlagen“

## 2 Geltungsbereich

Diese Vergabekriterien gelten für Kraftomnibusse zur Personenbeförderung der Fahrzeugklasse M3 gemäß StVZO.

Die Vergabe ist unabhängig vom verwendeten Energieträger (Kraftstoff oder Strom) und Antriebskonzept (Elektroantrieb, Hybridantrieb oder Verbrennungsmotor). Elektrofahrzeuge, die zur Energiebereitstellung über Brennstoffzellen verfügen sind zunächst ausgeschlossen und können zu einem späteren Zeitpunkt in den Geltungsbereich aufgenommen werden.<sup>1</sup>

Die Busse können im Stadtverkehr, im Überlandverkehr oder im Fernverkehr eingesetzt werden.

## 3 Anforderungen

Mit dem auf der ersten Seite abgebildeten Umweltzeichen können die unter Abschnitt 2 genannten Busse gekennzeichnet werden, sofern die nachstehenden Anforderungen erfüllt werden:

### 3.1 Geräuschemissionen

Die Prüfungen für das Fahrgeräusch sind gemäß den bei der Fahrzeugtypzulassung gültigen Typprüf-Messverfahren über Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen von Omnibussen durchzuführen.

Der A-bewertete maximale Schalldruckpegel des Fahrgeräuschs darf die Prüfwerte nach Tabelle 1 nicht überschreiten:

---

<sup>1</sup> Siehe Erläuterungen im Hintergrund

<b>Motornennleistung</b>	<b>Fahrgeräusch ab 1.1.2018</b>	<b>Fahrgeräusch ab 1.1.2020</b>
< 150kW	75dB(A)	73dB(A)
> 150kW	77dB(A)	76dB(A)
> 250kW	79dB(A)	77dB(A)

Tabelle 1: Grenzwerte für das Fahrgeräusch, Quelle UBA

In der Regel ist ein Einzelantrag für jeden Omnibus vorzulegen. Bei drei und mehr baugleichen Omnibussen kann auch ein Typantrag vorgelegt werden.

### **Nachweis**

*Der Prüfwert für das Fahrgeräusch von Einzelfahrzeugen gemäß Abschnitt 3.1. wird durch Vorlage einer Kopie der Zulassungsbescheinigung Teil I des Fahrzeugs (Feld U.3) in Anlage 2 nachgewiesen. Bei Typprüfungen sind die entsprechenden Typprüfunterlagen vorzulegen.*

### **3.2 Schadstoffemissionen**

Fahrzeuge, die ausschließlich oder ergänzend verbrennungsmotorische Antriebskonzepte einsetzen, müssen die Grenzwerte für Luftschadstoffe nach EURO VI der EU-Verordnung 582/2011b) inkl. Änderung durch VO 2016/1718 (bezieht sich nur auf den PEMS<sup>2</sup>-Teil der Typzulassung zur Messung der Realemissionen) einhalten.

Werden für den Antrieb nur elektrische Motoren und keine Kraftstoffe genutzt, so entfällt diese Anforderung.

### **Nachweis**

*Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderungen gemäß Abschnitt 3.2 in Anlage 1 und legt in Anlage 3 ein Typprüfgutachten einer vom Kraftfahrt-Bundesamt (KBA) für die Messung nach EC-Richtlinie 715/2007 zugelassenen Prüfstelle vor.*

---

<sup>2</sup> Portable Emission Measurement System

### **3.3 Batterien und Akkus**

Die Anforderungen in den Abschnitten 3.3.1, 3.3.2 und 3.3.3 gelten ausschließlich für den Antriebs-Akku (Industriebatterie), die Anforderungen im Abschnitt 3.3.4, 3.3.5 und 3.3.6 hingegen für alle Batterien eines Fahrzeuges. Der Nachweis zur Einhaltung der Anforderungen kann vom Hersteller der verwendeten Akkus und Batterien erfolgen und ist vom Antragsteller (Fahrzeughersteller) vorzulegen.

#### **3.3.1 Prüfung der Akkukapazität (Bemessungskapazität)**

Die Akkukapazität ist nach der Norm DIN EN 62660-1 (Norm für Li-Ion-Antriebs-Akkus von Elektrostraßenfahrzeugen) in ihrer aktuell gültigen Fassung beziehungsweise der Norm DIN EN 61982 (Norm für sonstige Antriebs-Akkus von Elektrostraßenfahrzeugen) in ihrer aktuell gültigen Fassung zu bestimmen.

Bei Prüfung nach DIN EN 62660-1 ist der Li-Ion-Antriebs-Akku zunächst mit einem vorgegebenen Konstant Strom und bei Raumtemperatur (25 °C) bis zur jeweiligen individuellen Entladeschlussspannung zu entladen und entsprechend dem Ladeverfahren des Herstellers zu laden. Anschließend ist der Akku entsprechend den Vorgaben zu stabilisieren und zu entladen (Entladestrom je nach Art des Fahrzeuges). Bis zum Erreichen der festgelegten Entladeschlussspannung ist die Entladedauer zu messen. Danach ist die Kapazität in Ah bis auf drei signifikante Stellen zu berechnen (vgl. DIN EN 62660-1, Abschnitt 7.2).

#### **Nachweis**

*Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderungen an die Bemessung der Akkukapazität in Anlage 1 und legt in Anlage 4 ein Prüfgutachten vor, aus dem hervorgeht, dass die Kapazität entsprechend den Vorgaben ermittelt wurde. Das Prüfgutachten muss von einem Prüflabor erstellt werden, das die allgemeinen Anforderungen an die Kompetenz von Prüf- und Kalibrierlaboratorien gemäß DIN EN ISO/IEC 17025 erfüllt. Prüfprotokolle des Antragstellers werden als gleichwertig anerkannt, wenn dieser ein Prüflaboratorium nutzt, das für diese Messungen von einer unabhängigen Stelle als SMT-Labor (supervised manufacturer's testing laboratory) anerkannt ist.*

#### **3.3.2 Akkulebensdauer / Garantie**

Der Antragsteller verpflichtet sich, eine Garantie auf die Akkulebensdauer entsprechend der bestimmungsgemäßen Verwendung von mindestens 5 Jahren oder 200.000 km Fahrzeuglaufleistung oder 8000 Betriebsstunden, je nachdem welches Szenario zuerst eintritt, zu gewähren. Die Restkapazität des Akkus beträgt bei den genannten Szenarien mindestens 70 % der Bemessungskapazität. Die Produktunterlagen müssen entsprechende Informationen zu den Garantieregelungen enthalten.

#### **Nachweis**

*Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderungen in Anlage 1 und legt die relevanten Produktunterlagen in Anlage 5 vor.*



### **3.3.3 Sicherheitsüberprüfung / Schutz vor Überladung und Tiefentladung des Akkus**

Die Sicherheit der Li-Ion-Zellen für den Antrieb von Elektrostraßenfahrzeugen, ist durch die Einhaltung der Prüfungen gemäß DIN EN 62660-3, Kapitel 6 nachzuweisen. Die Prüfung umfasst u.a. auch das Betriebsverhalten des Akkus bei Überladung und Tiefentladung.

#### **Nachweis**

*Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderungen in Anlage 1 und legt ein entsprechendes Prüfprotokoll vor. Das Prüflabor muss nach DIN EN ISO/IEC 17025 akkreditiert sein. Prüfprotokolle des Antragstellers werden als gleichwertig anerkannt, wenn dieser ein Prüflaboratorium nutzt, das für diese Messungen von einer unabhängigen Stelle als SMT-Labor (supervised manufacturer's testing laboratory) anerkannt ist.*

### **3.3.4 Sicherstellung der Rücknahme- und Anzeigepflicht gemäß Batteriegesetz (BattG)**

Der Antragssteller weist die Erfüllung der Rücknahme- und Anzeigepflichten des Herstellers von Batterien gem. § 4 und § 5 BattG nach (Hinterlegung der Herstellerangaben, insbesondere die Ausgestaltung der Altbatterie-Rücknahme, im BattG-Melderegister des UBA).

#### **Nachweis**

*Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderungen in Anlage 1 und legt die entsprechenden Unterlagen vor („Herstelleranzeige.pdf“ vom UBA). Erläuterung: Nach erfolgreicher Hinterlegung der Herstellerangaben im BattG-Melderegister des UBA, erhält jeder Hersteller von Batterien ein PDF-Dokument mit den gespeicherten Daten zur Bestätigung.*

### **3.3.5 Austausch**

Die verbauten Akkus/ Batterien bzw. Zellen müssen von Fachbetrieben oder vom Endnutzer zerstörungsfrei ausgetauscht werden können.

Kompatible Ersatz-Akkus/ -Batterien bzw.-Zellen müssen bis 10 Jahre ab Produktions-einstellung nachbestellt werden können.

#### **Nachweis**

*Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderungen in Anlage 1 und legt die entsprechenden Seiten der Produktunterlagen in Anlage 5 vor.*

### **3.3.6 Schwermetall-Grenzwerte**

Batterien (Geräte-, Fahrzeug-, und Industriebatterien) mit einem Gewichtsanteil von mehr als 0,0005 Prozent Quecksilber sind gemäß dem BattG gesetzlich verboten. Für Gerätebatterien gilt zusätzlich ein Cadmiumverbot: Diese Batterien dürfen 0,002 Gewichtsprozent Cadmium nicht überschreiten.

<b>Schwermetallgrenzen</b>	<b>Industriebatterie</b> (Antriebsbatterie)	<b>Fahrzeuggatterie</b> (Starterbatterie)	<b>Gerätebatterie</b> (Batterie im Handsender etc.)
Verbot für Akkus und Batterien mit einem Hg-Gehalt über 5 ppm	X	X	X
Verbot für Akkus und Batterien mit einem Cd-Gehalt über 20 ppm			X

Tabelle 2: Schwermetall-Grenzwerte für Akkus und Batterien gemäß §3 BattG

### **Nachweis**

*Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderungen für die Antriebs- und /oder Starterbatterie des Fahrzeuges gemäß Anlage 1. Gerätebatterien sind beim Nachweis ausgenommen.*

*Er belegt mit einem Prüfgutachten (Anlage 8), dass mindestens vier Batterien beziehungsweise vier Zellen\* (der entsprechenden Art) analysiert wurden und alle vier die Anforderung erfüllen. Die Metallgehalte werden entsprechend den Methoden der Bundesanstalt für Materialforschung und -prüfung (BAM), September 2013 in: „Überprüfung der Quecksilber-, Cadmium- und Blei-Gehalte in Batterien. Analyse von Proben handelsüblicher Batterien und in Geräten verkaufter Batterien. Erstellung eines Probenahmeplans, Probenbeschaffung und Analytik“ oder nach "Battery Industry Standard Analytical Method - for the determination of Mercury, Cadmium and Lead in Alkaline Manganese Cells Using AAS, ICP-AES and "Cold Vapour" Publishers: The European Portable Battery Association (EPBA), the Battery Association of Japan (BAJ), the National Electrical Manufacturers Association (NEMA; USA). April 1998 oder gleichwertige Methoden ermittelt.*

*Das Prüfgutachten muss von einem Prüflabor erstellt werden, das die allgemeinen Anforderungen an die Kompetenz von Prüf- und Kalibrierlaboratorien gemäß DIN EN ISO/IEC 17025 erfüllt oder von einer unabhängigen Stelle als SMT-Labor (supervised manufacturer testing laboratory) anerkannt ist. Das Prüflabor erklärt die Einhaltung der Anforderung.*

*\* Für den Fall, dass im vorgelegten Prüfgutachten ausschließlich Zellen analysiert wurden, ist der Nachweis für die weiteren Batteriebestandteile (Gehäuse etc.) durch Vorlage der IMDS-Datenblätter (International Material Data System) zu erbringen.*

### **3.4 Klimatechnik**

Für die umweltfreundliche Klimatisierung der Fahrgasträume von Bussen unabhängig vom Einsatzbereich (Stadtverkehr, Überland- oder Fernverkehr) und unabhängig vom Antriebskonzept (Elektroantrieb, Hybridantrieb oder Verbrennungsmotor) sind ausschließlich natürliche, nicht halogenierte Kältemittel zu verwenden.

## **Nachweis**

*Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderung und legt in Anlage 9 geeignete technische Dokumente zum Nachweis des für die Klimatisierung des Fahrgastraumes verwendeten Kältemittels vor.*

### **3.5 Lackierung und Beschichtung**

Für die Grundierung und Lackierung der Busse sind - von Verunreinigungen abgesehen - Beschichtungsstoffe einzusetzen, die keine Lackrohstoffe (Füllstoffe, Pigmente, Trocknungsmittel) mit Blei-, Chrom VI- und Cadmiumverbindungen enthalten.

Beim Beschichtungsprozess dürfen die Lösemittlemissionen einen Gesamtemissionsgrenzwert von  $130 \text{ (g/m}^2\text{)}^3$  nicht überschreiten.

## **Nachweis**

*Der Antragsteller erklärt die Einhaltung der Anforderung gemäß Abschnitt 3.5.*

## **4 Zeichennehmer und Beteiligte**

Zeichennehmer sind Hersteller oder Betreiber von Omnibussen.

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 31.12.2021.

Sie verlängert sich jeweils um ein weiteres Jahr, falls der Vertrag nicht bis zum 31.03.2021 bzw. 31.03. des jeweiligen Verlängerungsjahres schriftlich gekündigt wird.

Eine Weiterverwendung des Umweltzeichens ist nach Vertragsende weder zur Kennzeichnung noch in der Werbung zulässig. Noch im Handel befindliche Produkte bleiben von dieser Regelung unberührt.

Der Zeichennehmer kann die Erweiterung des Benutzungsrechtes für das Kennzeichnungsberechtigte Produkt bei der RAL gGmbH beantragen, wenn es unter einem

---

<sup>3</sup> Die Emissionsgrenzwerte basieren auf der 31. BImSchV, Verordnung zur Begrenzung der Emissionen flüchtiger organischer Verbindungen bei der Verwendung organischer Lösemittel in bestimmten Anlagen

anderen Marken-/Handelsnamen und/oder anderen Vertriebsorganisationen in den Verkehr gebracht werden soll.

In dem Zeichenbenutzungsvertrag ist festzulegen:

- Zeichennehmer (Hersteller/Vertreiber)
- Marken-/Handelsname, Produktbezeichnung
- Inverkehrbringer (Zeichenanwender), d. h. die Vertriebsorganisation.

© 2018 RAL gGmbH, Bonn