



**Österreichisches
Umweltzeichen**

Richtlinie UZ 77

Carsharing

**Version 1.0
vom 1. Jänner 2018**

INHALTSVERZEICHNIS

1	Einleitung	3
1.1	Vorbemerkung	3
1.2	Hintergrund	3
1.3	Ziel des Umweltzeichens	4
1.4	Gesetzliche Grundlagen	5
1.5	Begriffsbestimmungen	6
2	Geltungsbereich	8
3	Anforderungen	8
3.1	Anforderungen an die Mobilitätsdienstleistung Carsharing	8
3.1.1	Anforderungen für die Teilnahmeberechtigung am Carsharing	8
3.1.2	Mindestleistungsumfang bei der Nutzung von Carsharingfahrzeugen	9
3.1.3	Mindestleistungsumfang für die Carsharingdienstleistungen	9
3.1.4	Stromherkunft an eigenen Ladestationen	10
3.2	Technische Anforderungen an die Carsharing-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	11
3.2.3	Reduktion der Luftschadstoffbelastung Partikel ausstoß (PN) bei Benzinfahrzeugen	12
3.2.4	Modernisierung der Carsharingflotte (Dieselfahrzeuge)	13
3.2.5	Förderung der Elektromobilität – Neufahrzeugquote für elektrische Fahrzeuge	13
3.2.6	Einsatz emissionsarmer und flächensparender Fahrzeuge	14
3.3	Verwendung des Umweltzeichens in Verbindung mit Logo als Carsharing-Anbieter	14

1 Einleitung

1.1 Vorbemerkung

Die vorliegende Richtlinie zur Vergabe des Österreichischen Umweltzeichens UZ 77 „Carsharing“ basiert größtenteils auf der deutschen Richtlinie RAL UZ 100 „Carsharing“ zur Vergabe des Umweltzeichens „Blauer Engel“.

Diese binationale Kooperation soll interessierten Anbietern die Nutzung zweier Zeichensysteme mit nur einer Prüfung ermöglichen. Ausgenommen sind lediglich Betreiber einer Plattform, die Fahrzeuge im privaten Besitz anbieten. Sie können nur das Österreichische Umweltzeichen beantragen.

1.2 Hintergrund

Die Mobilitätsdienstleistung Carsharing 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 Carsharingnutzer und -nutzerinnen erzielt, wenn diese bewusst den eigenen Pkw abschaffen bzw. keinen neuen anschaffen. Die Carsharinganbieter verwalten einen Pool mit verschiedenen Fahrzeugen und stellen diese den Teilnehmern zur Verfügung.

Carsharingfahrzeuge 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 Carsharinganbieter dabei zu einer Verringerung der Treibhausgasemissionen beitragen. Durch die Abschaffung eigener privater Pkw und die Bündelung der Autonutzung auf weniger Carsharingautos wird zudem der Flächenbedarf des Autoverkehrs verringert.

Carsharing ermöglicht die Nutzung eines Pkws (bzw. leichten Nutzfahrzeugen), 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.

Carsharing bewirkt eine Verminderung der Zahl der notwendigen Fahrzeuge und führt zu einer für die Städte besonders wichtigen Entlastung des öffentlichen Verkehrsraumes. Jedes Carsharing-Fahrzeug ersetzt je nach örtlichen Verhältnissen etwa 4 bis 10 Fahrzeuge. Durch stationsbasiertes Carsharing ergibt sich je nach den örtlichen Verhältnissen und der Berechnungsmethode ein Ersatz von zehn und mehr privaten Pkw je Carsharingfahrzeug; im stationsunabhängigen Carsharing ist die Ersatzquote mit rund drei eingesparten privaten Pkw geringer.

Carsharinganbieter mit Umweltzeichen können von Kommunen Benutzervorteile erhalten, z. B. durch das Abstellen von Fahrzeugen an Carsharingstationen bzw. Mobilstationen im öffentlichen Straßenraum. Noch zu entwickelnde Auswahlkriterien für die Vergabe von öffentlichen Stellflächen können sicherstellen, dass die ausgewählten Carsharinganbieter bestmöglich i) zu einer Verringerung des motorisierten Individualverkehrs und ii) zu einer Entlastung von Luftschadstoffemissionen (insbesondere durch elektrische Fahrzeuge) beitragen.

Eine Berücksichtigung einzelner Kriterien des Österreichischen Umweltzeichens, das den Kommunen die Privilegierung von Carsharingfahrzeugen bei der Vergabe von Parkflächen im öffentlichen Straßenraum ermöglichen soll, ist wünschenswert. Dieses steigert die Attraktivität umweltfreundlichen Carsharings und trägt zugleich zu einer Entlastung des Parkraumes bei.

Carsharing stellt zusammen mit weiteren Verkehrsdienstleistungen, (z.B. öffentliche Verkehrsmittel, Taxi-Unternehmen sowie Fahrradverleihsysteme) den Umweltverbund dar. Es sind bei Vernetzungen der Carsharinganbieter untereinander und mit anderen Mobilitätsdienstleistungen (z. B. durch gemeinsame Tickets, Tarifierreize, Kooperation hinsichtlich Organisation, Verkauf, Buchungen, Abstimmung des räumlichen Angebots) erhebliche Synergie-Effekte möglich.

Zielgruppen für das Carsharing sind Einzelpersonen, Familien, Fahrgemeinschaften, öffentliche Verwaltung sowie private und öffentliche Unternehmen.

1.3 Ziel des Umweltzeichens

Die Vergabe des Österreichischen Umweltzeichens an Carsharinganbieter gemäß Abschnitt 3 dient der Umweltentlastung des Verkehrsverbundes mit folgenden Zielen:

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

- Die Nutzung von Carsharing verringert besonders in den Innenstädten die verkehrsbedingte Luftverschmutzung.
- Die Dienstleistung ermöglicht das Leben ohne eigenen Pkw und wirkt damit ressourcensparend.
- Die Dienstleistung trägt zur Reduktion von klimawirksamen Emissionen bei.

Dabei gelten für die Fahrzeugflotten folgende Grundsätze:

- Der Transport im Rahmen des Carsharing-Anbieters wird mit flächensparenden, effizienten verbrennungsmotorischen, rein batterieelektrischen oder Brennstoffzellenfahrzeugen erbracht, um somit den Bedarf an Energie und die CO₂-Emissionen zu reduzieren.
- Der Transport im Rahmen des Carsharings wird mit emissionsarmen Fahrzeugen hinsichtlich der Luftschadstoffbelastung erbracht.
- Das Umweltzeichen trägt zur Förderung der Elektromobilität bei.

1.4 Gesetzliche Grundlagen

Kraftfahrzeuggesetz / Zulassungsstellenverordnung

In der Zulassungsstellenverordnung (ZustV) und dem Kraftfahrzeuggesetz (KFG) ~~der~~ 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 Österreich 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 seit September 2017 angewendet. Es gilt ab September 2018 für alle erstmalig zugelassenen Kraftfahrzeuge.

1.5 Begriffsbestimmungen

Die in der Vergabegrundlage genannten Begriffe werden wie folgt definiert.

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

Carsharingfahrzeug:

- Ein Carsharingfahrzeug ist ein Kraftfahrzeug, das einer unbestimmten Anzahl von Fahrern und Fahrerinnen auf der Grundlage einer Rahmenvereinbarung und einem die Energiekosten mit einschließenden Zeit- oder Kilometerarif oder Mischformen solcher Tarife angeboten und selbstständig¹ reserviert und genutzt werden kann.

Carsharinganbieter:

- Ein Carsharinganbieter ist ein Unternehmen bzw. eine Organisation unabhängig von seiner Rechtsform, das Carsharingfahrzeuge stationsunabhängig oder stationsbasiert zur Nutzung für eine unbestimmte Anzahl von Kunden und Kundinnen nach allgemeinen Kriterien anbietet, wobei Mischformen der Angebotsmodelle möglich sind.

Ebenfalls sollen in Anlehnung an das deutsche Carsharing-Gesetz sowohl stationsunabhängiges als auch stationsbasiertes Carsharing sowie Mischformen von beiden inkludiert werden.

Stationsunabhängiges Carsharing:

- Stationsunabhängiges Carsharing ist ein Angebotsmodell, bei dem die Nutzung des Fahrzeugs ohne Rücksicht auf vorab örtlich festgelegte Abhol- und Rückgabestellen begonnen und beendet werden kann.

¹ Fahrzeuge im privaten Besitz, die über die Betreiberin einer Plattform angeboten werden, bedürfen keiner selbständigen Reservierung und Nutzung.

Stationsbasiertes Carsharing:

- Stationsbasiertes Carsharing ist ein Angebotsmodell, das auf vorab reservierbaren Fahrzeugen und örtlich festgelegten Abhol- oder Rückgabestationen beruht.

Die Fahrzeuge eines Carsharinganbieters werden als Fahrzeugflotte zusammengefasst:

Fahrzeugflotte/Carsharingflotte:

- Als Fahrzeugflotte gilt die Gesamtheit der Fahrzeuge des Carsharinganbieters an allen Standorten, für die der Antrag zur Nutzung des Österreichischen Umweltzeichen gestellt wird.

Für die Definition der technischen Spezifikationen werden die folgenden Begriffe vorab definiert:

Rein batterieelektrisches Fahrzeug:

- Ein rein batterieelektrisches Fahrzeug ist ein Kraftfahrzeug mit einem Antrieb, dessen Energiewandler² ausschließlich elektrische Maschinen sind und dessen Energiespeicher³ 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.

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.

² Energiewandler: Die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die dauerhaft oder zeitweise Energie von einer Form in eine andere umwandeln, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden.

³ Energiespeicher: Die Bauteile des Kraftfahrzeugantriebes, die die jeweiligen Formen von Energie speichern, welche zur Fortbewegung des Kraftfahrzeuges genutzt werden.

KBA-Segment

- Das 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.

Hinsichtlich der Angabe von Luftschadstoffemissionen einzelner Fahrzeuge das folgende 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.

2 Geltungsbereich

Diese Vergabegrundlage gilt für Carsharing-Anbieter, die gemäß Abschnitt 1.5 Carsharing-Fahrzeuge stationsbasiert und/oder stationsunabhängig anbieten.

Antragsberechtigt sind Unternehmen, Gemeinden, Vereine, Betreiber von Wohnanlagen, Betreiber von Plattformen und andere Organisationen unbeschleun der Rechtsform.

3 Anforderungen

3.1 Anforderungen an die Mobilitätsdienstleistung Carsharing

3.1.1 Anforderungen für die Teilnahmeberechtigung am Carsharing

Die in Abschnitt 1.5 definierten Carsharinganbieter müssen im Rahmen der vorhandenen Kapazität grundsätzlich jeder volljährigen Person eine Teilnahmeberechtigung gewähren. Hiervon unberührt bleiben die Prüfung des Führerscheinesbesitzes, des Mindestalters sowie die Bonitätsprüfung entsprechend deren Allgemeinen Geschäftsbedingungen.

Nachweis

Der Carsharinganbieter legt die Dokumente (z. B. Allgemeine Geschäftsbedingungen) vor, aus denen die Teilnahmeberechtigung von Personen am Carsharing hervorgeht.

3.1.2 Mindestleistungsumfang bei der Nutzung von Carsharingfahrzeugen

Die Carsharing-Anbieter garantieren den Teilnehmern folgenden Mindestleistungsumfang:

- Die Nutzung des Carsharingfahrzeugs ist an 24 Stunden täglich ohne persönlichen Kontakt zum Anbieter⁴ möglich.
- Kurzzeitnutzungen ab einer Stunde sind möglich, der Stundentarif darf 25 % des Tagespreises nicht überschreiten;
- Die Berücksichtigung von Freifahrten ist mit Ausnahme von Wegen für die Tank- und Batteriebeladung, der Fahrzeugpflege oder einmalig für Neukunden nicht zulässig. Werden jedoch bei Vorlage von Dauer- oder Zeitfahrtscheinen des ÖV (z. B. VorteilsCard, Jahreskarten, Monatskarten, Wochenkarten etc.) Vergünstigungen (zb. Entfall der Registrierungsgebühr) gewährt, sind Freifahrten zulässig.
- Durchführung regelmäßiger Pflege und Wartung der Fahrzeuge, entsprechend den Herstellerempfehlungen;
- Kundeninformation über umweltschonende und lärmarme Fahrweise für die Fahrer.

Nachweis

Die Carsharinganbieterin weist die Einhaltung der Anforderungen gemäß Abschnitt 3.1.2 durch die Vorlage geeigneter Dokumente (z. B. Vertragsbedingungen, Tarife, Eigenerklärungen, Kundeninformationen über umweltschonende und lärmarme Fahrweise und Angebote zur Schulung zur umweltschonenden Fahrweise) nach.

3.1.3 Mindestleistungsumfang für die Carsharingdienstleistungen

Fahrzeug-Fahrberechtigte-Verhältnis⁴:

Carsharinganbieter mit Fahrzeugflotten bis zu fünf Fahrzeugen weisen mindestens 10 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 Carsharingfahrzeugen:

⁴ Fahrzeuge im privaten Besitz, die über die Betreiberin einer Plattform angeboten werden, sind von dieser Regelung ausgenommen.

Carsharinganbieter mit mehr als 50 Fahrzeugen in der Fahrzeugflotte verpflichten sich zum Zwecke der Förderung der Multimodalität, für Carsharingnutzer und -nutzerinnen öffentlich zugängliche Daten bezüglich des Status von Carsharingfahrzeugen (Standort, Größe des Fahrzeugs, Nutzungsverfügbarkeit) zur direkten Anzeige in verkehrsübergreifenden Mobilitätsplattformen den Kommunen und den lokal ansässigen Verkehrsunternehmen/-verbänden zur Verfügung zu stellen.

Nachweis

Der Carsharinganbieter weist die Einhaltung des Fahrzeug-Fahrtberechtigte-Verhältnisses durch die Angabe der Größe der Fahrzeugflotte sowie die Zahl an Fahrtberechtigten nach. Mit einer Eigenerklärung bestätigt der Carsharinganbieter die Bereitschaft zur Weitergabe von Daten zum Status von Carsharingfahrzeugen.

3.1.4 Stromherkunft an eigenen Ladestationen

An allen durch den Carsharinganbieter selbst betriebenen Ladestationen oder in Kooperation mit Energieversorgern für das Carsharing betriebenen Ladepunkten wird zu 100% Strom aus erneuerbaren Energiequellen eingesetzt.

Nachweis:

Der Carsharinganbieter weist für die genannten Ladepunkte den Strombezug aus erneuerbaren Energiequellen über die Stromkennzeichnung (100% Strom aus erneuerbaren Energiequellen) des eingesetzten Stromtarifs nach. Bei der Nutzung erneuerbaren Eigenstroms findet der Nachweis über eine Eigenerklärung des Carsharinganbieters statt.

3.2 Technische Anforderungen an die Carsharing-Flotte

3.2.1 Sicherstellung der Verkehrs- und Betriebssicherheit der Fahrzeuge

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

Nachweis

Der Carsharinganbieter erklärt die Einhaltung der Anforderung gemäß 3.2.1 und legt in geeigneter Weise eine gültige Zulassungsbescheinigung aller Fahrzeuge der Carsharingflotte vor.

3.2.2 Reduktion der Luftschadstoffbelastung Stickoxidausstoß (NO_x) bei Fahrzeugen mit Dieselmotor⁵

Alle ab dem Zeitpunkt der Antragstellung neu in die Carsharingflotte 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 Konformitätsfaktor von 1,5 im RDE-Messverfahren eingehalten wird.

Alternativ kann die Einhaltung des maximalen NO_x-Ausstoß 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 31.12.2019 gilt eine marktbedingte Übergangsregelung. Die Anforderung hinsichtlich der geforderten EG-Emissionsklasse ist ausgesetzt, wenn nachgewiesen wird, dass für die in der Flotte eingesetzte Modellreihe kein entsprechendes Fahrzeug auf dem Markt verfügbar ist, welches die Anforderungen gemäß 3.2.2 und 3.2.3 erfüllt.

Nachweis

Der Carsharinganbieter weist bei Antragstellung und jeweils bis zum 31.3 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 vor. Alternativ trägt er den für die RDE-Messung deklarierten Wert der NO_x-Emissionen in die Vorlage in Anhang xx, 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

⁵ Alle Dieselfahrzeuge im privaten Besitz der Klasse M1 und N1, die über die Betreiberin einer Plattform angeboten werden, müssen anstelle dieser Regelung bereits zum Zeitpunkt der Antragstellung eine Zulassung mit der EG-Emissionsklasse von Euro 6 und darüber nachweisen, resp. die entsprechenden Emissionsgrenzwerte, inclusive einem CO₂-Grenzwert von 110 g/km mit Nachweis Zulassungsbescheinigung einhalten.

Fahrzeughersteller beigelegt werden, aus der die Einhaltung der aufgeführten NO_x-Emissionswerte hervorgeht.

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

3.2.3 Reduktion der Luftschadstoffbelastung Partikelausstoß (PN) bei Benzinfahrzeugen⁶

Alle ab dem Zeitpunkt der Antragstellung und alle ab September 2018 neu in die Carsharingflotte aufgenommene Benzinfahrzeuge der Klasse M1 (Pkw) und N1 (leichte Nutzfahrzeuge) weisen eine Zulassung mit der EG-Emissionsklasse Euro 6c oder besser auf.⁷

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

Nachweis:

Der Carsharinganbieter weist bei Antragstellung und jeweils bis zum 31.3 des Folgejahres für alle neuen Benzinfahrzeuge die Einhaltung des maximalen Partikelausstoßes im jeweiligen Vorjahr nach.

Als Nachweis für die Einhaltung der EG-Emissionsklasse Euro 6c oder besser legt der Antragsteller in geeigneter Form eine gültige Zulassungsbescheinigung für alle neuen Dieselfahrzeuge vor. Alternativ trägt er den für die RDE-Messung deklarierten Wert der Partikel-Emissionen (Anzahl/km) in die Vorlage in Anhang xx 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 beigelegt werden, aus der die Einhaltung der aufgeführten Partikel-Emissionswerte oder der Einsatz eines wirksamen Partikelfilters hervorgeht.

⁶ Alle Benzinfahrzeuge im privaten Besitz der Klasse M1 und N1, die über die Betreiberin einer Plattform angeboten werden, müssen anstelle dieser Regelung bereits zum Zeitpunkt der Antragstellung eine Zulassung mit der EG-Emissionsklasse von Euro 6c und darüber nachweisen, resp. die entsprechenden Emissionsgrenzwerte, inclusive einem CO₂-Grenzwert von 120 g/km mit Nachweis Zulassungsbescheinigung einhalten.

⁷ Darunter fallen auch Zulassungen nach Euro 6c-EVAP, Euro 6d-TEMP, Euro 6d-TEMP-EVAP, Euro 6d.

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

3.2.4 Modernisierung der Carsharingflotte⁴ (Dieselfahrzeuge)

Die bestehende Carsharingflotte wird zur Verringerung der Luftschadstoffbelastung kontinuierlich erneuert.

Dabei halten

- bis zum 31.12.2018 mindestens 30 %,
- bis zum 31.12.2019 mindestens 60 %,
- bis zum 31.12.2020 mindestens 90 %,
- bis zum 31.12.2021 100 %

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

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

Nachweis

Der Carsharinganbieter weist bei Antragstellung und jeweils zum 31.3. des Folgejahres die Modernisierung seiner Fahrzeugflotte im jeweiligen Vorjahr nach. Dazu trägt er alle bis zum 31.12.16 in der Carsharingflotte betriebenen Dieselfahrzeuge inklusive der aktuellen Informationen hinsichtlich der NO_x-Emissionswerte und der Zugehörigkeit zur Fahrzeugflotte in die Vorlage gemäß Anhang XX 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 Elektromobilität⁴ – Neufahrzeugquote für elektrische Fahrzeuge

Carsharinganbieter mit mehr als 50 Fahrzeugen stellen zur Förderung der Elektromobilität sicher, dass

- im Jahr 2018 mindestens 2%,
- im Jahr 2019 mindestens 3%,
- im Jahr 2020 mindestens 4% und
- ab dem Jahr 2021 mindestens 5%

der neu in die Fahrzeugflotte aufgenommenen Fahrzeuge rein batterieelektrische oder Brennstoffzellenfahrzeuge sind, solange nicht mindestens 5% der Fahrzeugflotte zum 31.12. des jeweiligen Jahres aus rein batterieelektrischen bzw. Brennstoffzellenfahrzeugen besteht.

Nachweis:

Der Carsharinganbieter weist bei Antragstellung und jeweils zum 31.3. des Folgejahres die Quote für elektrische Neufahrzeuge im jeweiligen Vorjahr nach. Dazu trägt er Informationen hinsichtlich des Antriebssystems für alle neu in die Flotte aufgenommenen sowie für alle Flottenfahrzeuge in die Vorlage gemäß Anhang xx ein.

3.2.6 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 Carsharings sichergestellt.

Die Fahrzeugflotte der Carsharinganbieter 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 Carsharinganbieter weist bei Antragstellung und jeweils zum 31.3. 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 Vorlage in Anhang xx ein.

3.3 Verwendung des Umweltzeichens in Verbindung mit Logo als Carsharing-Anbieter

Der Antragsteller verpflichtet sich, das Umweltzeichen nur in Verbindung mit seinem Logo als Carsharing-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 Österreichischen Umweltzeichens 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 gemäß Abschnitt 3.3 durch die Abbildung des Logos als Carsharing-Anbieter an den Stationen, auf Druckschriften, Werbematerialien (für die Mobilitätsdienstleistung) und auf den Fahrzeugen nach.