

ANLAGE 1

AKTIONSPLAN FÜR ÖKOLOGISCHE NACHHALTIGKEIT DES VERBRAUCHS IM BEREICH DER ÖFFENTLICHEN VERWALTUNG

bzw.

NATIONALER AKTIONSPLAN des GREEN PUBLIC PROCUREMENT – umweltorientiertes öffentliches Beschaffungswesen (NAP GPP)

MINDESTUMWELTKRITERIEN FÜR:

- Ankauf, Leasing, Miete und Verleih von Straßenfahrzeugen
- Ankauf von Schmierstoffen (Fetten und Ölen) für Straßenfahrzeuge
- Vergabe von Dienstleistungen für den öffentlichen Landverkehr, die Personensonderbeförderung auf der Straße, die Bedarfspersonenbeförderung, die Postbeförderung auf der Straße, die Paketbeförderung, die Postzustellung, die Paketzustellung und für den Ankauf von Fahrzeugen und Schmierstoffen im Rahmen der Abfallbewirtschaftung.

Überarbeitung der mit MD vom 8. Mai 2012 verabschiedeten MUK

(Amtsblatt Nr. 129 vom 5. Juni 2012)

INHALT

ANLAGE 1	1
A. VORWORT	5
B. ANSATZ DER MINDESTUMWELTKRITERIENZUR ERREICHUNG DER UMWELTSZIELE	5
C. ANGABEN FÜR DIE VERGABESTELLEN	8
D. MINDESTUMWELTKRITERIEN FÜR ANKAUF, LEASING, MIETE, VERLEIH VON PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN (KLASSE M1 UND N1)	9
a) TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN	9
1. <i>Emissionsgrenzen für Kohlendioxid und Luftschadstoffe</i>	9
2. <i>Neue Elektrofahrzeuge (M1 und N1): Garantie für die Traktionsbatterie und Wartungsplan</i>	11
b) BELOHNENDE BEWERTUNGSKRITERIEN	12
1. <i>Systeme für die automatische Reifendruckkontrolle</i>	12
2. <i>Klimaanlage</i>	12
3. <i>Fahrzeugbeleuchtung und Fahrtrichtungsanzeiger</i>	12
4. <i>Elektrofahrzeuge mit regenerativem Bremsystem</i>	12
5. <i>Elektronenfahrzeuge (M1 und N1): Erweiterung der Garantie für die Traktionsbatterie</i>	13
6. <i>Geräuschemissionen</i>	13
7. <i>Verwendung von recycelten Materialien und biobasierten Kunststoffen/ Polymeren</i>	14
8. <i>Recycling und Wiederverwertung der Elektrobatterien nach Ende deren Lebensdauer</i>	16
D. MINDESTUMWELTKRITERIEN FÜR ANKAUF, LEASING, MIETE, VERLEIH VON BUSSEN (KLASSE M2 und M3)	17
a) TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN	18
1. <i>Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen</i>	18
2. <i>Position der Auspuffrohre und Merkmale der Auspuffanlage</i>	20
3. <i>Verbrauchsanzeige</i>	20
4. <i>Fahrzeugbeleuchtung und Fahrtrichtungsanzeiger</i>	20
5. <i>Neue Elektrofahrzeuge (M2 und M3): Garantie für die Traktionsbatterie und Wartungsplan</i>	20
b) BELOHNENDE BEWERTUNGSKRITERIEN	21
1. <i>Systeme für die automatische Reifendruckkontrolle</i>	21
2. <i>Klimaanlage</i>	21
3. <i>Elektronenfahrzeuge (M2 und M3): Garantie für die Traktionsbatterie</i>	21
4. <i>Geräuschemissionen</i>	22
5. <i>Elektrofahrzeuge mit regenerativem Bremsystem</i>	23
6. <i>Fahrzeugbeleuchtung und Fahrtrichtungsanzeiger – Außenbeleuchtung</i>	23
7. <i>Verwendung von recycelten Materialien und biobasierten Kunststoffen</i>	23
8. <i>Recycling und Wiederverwertung der Elektrobatterien nach Ende deren Lebensdauer</i>	25
F. MINDESTUMWELTKRITERIEN FÜR ANKAUF, LEASING, MIETE UND VERLEIH VON FAHRZEUGEN ZUR GÜTERBEFÖRDERUNG (Klasse N2 und N3)	26
a) TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN	27
1. <i>Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen</i>	27
b) BELOHNENDE BEWERTUNGSKRITERIEN	28
1. <i>Systeme für die automatische Reifendruckkontrolle</i>	28
2. <i>Klimaanlage</i>	28
3. <i>Geräuschemissionen</i>	28
4. <i>Recycling und Wiederverwertung der Elektrobatterien nach Ende deren Lebensdauer</i>	29
G. MINDESTUMWELTKRITERIEN FÜR ANKAUF, LEASING, MIETE, VERLEIH VON ZWEI-, DREI- ODER VIERRÄDRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN (L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e)	Fehler! Textmarke nicht definiert.
a) TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN	31

2.	<i>Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen</i>	<i>31</i>
b)	BELOHNENDE BEWERTUNGSKRITERIEN.....	31
1.	<i>Fahrzeugbeleuchtung und Fahrtrichtungsanzeiger.....</i>	<i>31</i>
2.	<i>Neue Elektrofahrzeuge: Erweiterung der Garantie für die Elektrobatterien</i>	<i>32</i>
3.	<i>Elektrofahrzeuge: entfernbare Batterien und regeneratives Bremssystem.....</i>	<i>32</i>
4.	<i>Recycling und Wiederverwertung der Elektrobatterien nach Ende deren Lebensdauer.....</i>	<i>32</i>
H.	MINDESTUMWELTKRITERIEN FÜR DEN ANKAUF VON SCHMIERFETTEN UND - ÖLEN FÜR STRASSENFAHRZEUGE	33
a)	TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN.....	33
1.	<i>Schmierfette und Schmieröle: Kompatibilität mit den Fahrzeugen, für welche diese bestimmt sind.....</i>	<i>34</i>
2.	<i>Biologisch abbaubare Schmierfette und Schmieröle.....</i>	<i>34</i>
3.	<i>Aufbereitete mineralische Schmierfette und Schmieröle.....</i>	<i>36</i>
b)	BELOHNENDE BEWERTUNGSKRITERIEN.....	37
1.	<i>Biologisch abbaubare Schmierstoffe (die keine Motorenöle sind): Besitz des EU-Ecolabels oder eines anderen Umweltzeichens gemäß UNI EN ISO 14024.....</i>	<i>37</i>
2.	<i>Mineralische Schmierfette und Schmieröle: wiederaufbereiteter Anteil.....</i>	<i>37</i>
3.	<i>Anforderungen an die Verpackungen der Schmieröle (biologisch abbaubar oder wiederaufbereitet).....</i>	<i>37</i>
I.	MINDESTUMWELTKRITERIEN FÜR die Vergabe von Dienstleistungen für den öffentlichen Verkehr (Straße), die Personensonderbeförderung (Straße), die Bedarfspersonenbeförderung, die Postbeförderung auf der Straße, die Paketbeförderung, die Postzustellung, die Paketzustellung und für den Ankauf von Fahrzeugen und Schmierstoffen im Rahmen der Abfallbewirtschaftung.	38
a)	VERTRAGSKLAUSELN	38
1.	<i>Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge</i>	<i>38</i>
2.	<i>Schmierfette und Schmieröle.....</i>	<i>39</i>

A. VORWORT

Zur Erreichung der im Rahmen des *Aktionsplans für ökologische Nachhaltigkeit des Verbrauchs im Bereich der öffentlichen Verwaltung*, der gemäß Art. 1 Abs. 1126 und 1127 des Gesetzes Nr. 296/2006 mit Dekret des Ministers für Umwelt, Landschafts- und Meeresschutz in Einvernahme mit dem Minister für Wirtschaftsentwicklung sowie dem Minister für Wirtschaft und Finanzen am 11. April 2008 verabschiedet wurde, definierten Umweltziele liefert dieses Dokument einige Angaben für die Vergabestellen und legt die Mindestumweltkriterien für Folgendes fest:

- Ankauf, Leasing, Miete und Verleih von Straßenfahrzeugen
- Ankauf von Schmierstoffen (Fetten und Ölen) für Straßenfahrzeuge
- Vergabe von Dienstleistungen für den öffentlichen Verkehr (Straße), die Personensonderbeförderung (Straße), die Bedarfspersonenbeförderung, die Postbeförderung auf der Straße, die Paketbeförderung, die Postzustellung, die Paketzustellung und für den Ankauf von Fahrzeugen und Schmierstoffen im Rahmen der Abfallbewirtschaftung.

B. ANSATZ DER MINDESTUMWELTKRITERIEN ZUR ERREICHUNG DER UMWELTSZIELE

Die Beförderung ist ein ausschlaggebender Sektor, was die Ziele der *Carbon Neutrality* betrifft, aber auch derjenige, in dem die Dekarbonisierung angesichts sozialer und wirtschaftlicher Auswirkungen und technologischer Komplexitäten auf die größten Hindernisse trifft. Die Elektrifizierung des Verkehrs ist heute zusammen mit der Sharing Mobility einer der Faktoren mit dem höchsten Dekarbonisierungspotenzial.

Am 1. August 2019 trat die Richtlinie 2019/1161/EU zur „Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge“ in Kraft, deren Umsetzung seitens der Mitgliedstaaten bis zum 2. August 2021 vorgesehen war. Die Richtlinie schreibt den Mitgliedstaaten vor, mittels der zuschlagserteilenden Verwaltungen für einige Straßenfahrzeuge die Förderung eines Markts sauberer und energieeffizienter Fahrzeuge sicherzustellen. Für jeden Mitgliedstaat legt die europäische Richtlinie Mindestziele für die öffentliche Auftragsvergabe sauberer Fahrzeuge fest, die für Italien folgende sind:

- 38,5 % bis 2025 und 2030 für leichte Nutzfahrzeuge
- 10 % bis 2025 und 15 % bis 2030 für schwere Nutzfahrzeuge
- 45 % bis 2025 und 65 % bis 2030 für Busse

Gemäß den Angaben in der Richtlinie 2019/1161/EU umfassen die technischen Spezifikationen für die verschiedenen betroffenen Fahrzeugkategorien Mindestschwellen für den Ankauf, das Leasing, die Miete und den Verleih von „sauberen“ Fahrzeugen. Was die Fahrzeugklassen M1 und N1 betrifft, wird ebenfalls auf das Haushaltsgesetz Nr. 160/2019 verwiesen, in dem die Green-Mobility-Maßnahmen angegeben sind: Die Modernisierung der Ausstattungen der Fahrzeuge der öffentlichen Verwaltungen muss zumindest zur Hälfte per Ankauf oder Verleih von E-, Hybrid- oder Wasserstofffahrzeugen erfolgen. Insbesondere Abs. 107 des Gesetzes Nr. 160/2019 lautet wie folgt: *„Um die Reduzierung der Umweltbelastung durch die Nutzung umweltschädlicher Fahrzeuge auch mittels der öffentlichen Verwaltung zu fördern, sind die öffentlichen Verwaltungen laut Abs. 108 verpflichtet, bei der Modernisierung ihrer Fahrzeugflotte ab dem 1. Jänner 2020 im Rahmen ihrer für diese Art von Ausgaben bestimmten Haushaltsmittel mindestens 50 Prozent E-, Hybrid- oder Wasserstoff-Straßenfahrzeuge anzukaufen oder zu verleihen. Die Bestimmungen laut diesem Absatz gelten bei dem Ankauf oder dem Verleih von mindestens zwei Fahrzeugen.“*

Der italienische E-Auto-Markt ist in den vergangenen Jahren gewachsen: 2019 wurden 17.065 Elektrofahrzeuge zugelassen (+78% gegenüber dem Vorjahr, was vor allem dem seit April 2019 geltenden Ökobonus und der Erhöhung des Angebots der verschiedenen Elektromodelle zu verdanken

war). Bei 10.566 Fahrzeugen handelt es sich um „reine“ Elektrofahrzeuge (BEV-Battery Electric Vehicle), bei 6499 um extern aufladbare Hybridfahrzeuge (PHEV-Plug-in Hybrid Electric Vehicle).¹ Der umfassende italienische Fuhrpark muss in den nächsten Jahren wesentlich erneuert werden, und diese Modernisierung muss im Einklang mit dem Ankauf eines signifikanten Anteils an „sauberen“ Fahrzeugen stehen, auch durch eine spezifische Verpflichtung der öffentlichen Verwaltung, diese Mindestumweltkriterien anzuwenden. Darüber hinaus wird darauf hingewiesen, dass die stufenweise Elektrifizierung des Fuhrparks zu bedeutenden Ergebnissen führen kann, was die Umwelt betrifft, sofern sie mit einer erheblichen Steigerung der Stromproduktion aus erneuerbaren Quellen einhergeht (EEQ, erneuerbare Energiequellen).

Bei der Definition der Mindestumweltkriterien wurde das Ziel berücksichtigt, die Schadstoffemissionen in der Nutzungsphase der Fahrzeuge sowie sonstige Umweltauswirkungen der Fahrzeuge während deren gesamten Lebensdauer (Herstellung, Nutzung, Instandhaltung, Entsorgung einschließlich der Batterien bei Elektrofahrzeugen) zu begrenzen.

Im Vergleich zu den anderen Mitgliedstaaten besitzt Italien einen der ältesten Busfuhrparks Europas. Entsprechend besteht die Notwendigkeit, eine nachhaltige Mobilität mittels der Nutzung sauberer emissionsfreier schwerer Nutzfahrzeuge zu fördern. Natürlich müssen gleichzeitig auch Investitionen in geeignete Infrastrukturen und eine neue Auslegung der Depots für Straßenfahrzeuge für den Stadtverkehr getätigt werden. Hierfür ist die Installation einer angemessenen Anzahl an Ladesäulen für Elektrofahrzeuge, Photovoltaikanlagen und an Anlagen für die Betankung mit Wasserstoff einzuplanen. Um diese Ziele zu erreichen, wurden im Dokument Mindestumweltkriterien für die Lieferung von Straßenfahrzeugen erarbeitet, welche die Anwendung von Produkt-Service-Systemen fördern, um den Verbrauch von Rohmaterialien zu senken, indem nachhaltige alternative Kraftstoffe für den Verkehr in Betracht gezogen werden, und die darauf abzielen, Abfälle und Umweltverschmutzung zu reduzieren. Im Dokument werden Ankauf, Leasing, Miete und Verleih der folgenden Fahrzeugklassen berücksichtigt: Pkw und leichte Nutzfahrzeuge (Klasse M1 und N1), Busse (Klasse M2 und M3), Fahrzeuge für den Gütertransport (N2 und N3), zwei-, drei- und vierrädrige Krafträder (Klasse L). Als weitere Neuheit in Hinblick auf die MUK für den Ankauf von Fahrzeugen, welche mit MD vom 8. Mai 2012 verabschiedet wurden, umfassen die neuen MUK daher auch die Klasse der zwei-, drei- und vierrädrigen Krafträder (Klasse L). In der Richtlinie 2019/1161/EU vom 20. Juni 2019 ist die Ausweitung des Anwendungsbereichs auf weitere Fahrzeugklassen, u.a. die Klasse L, für den Zeitraum nach 2030 vorgesehen.

Darüber hinaus beinhaltet das GvD Nr. 209/2003 i.d.g.F., mit welchem die Richtlinie 2000/53/EG über Altfahrzeuge umgesetzt wird, spezifische Ziele für Kraftfahrzeuge der Klassen M1 und N1 laut Anlage II Teil A der Richtlinie 70/156/EGW sowie dreirädrige Kraftfahrzeuge laut der Definition gemäß der Richtlinie 2002/24/EG unter Ausschluss von dreirädrigen Krafträdern und bezweckt, die Umweltbelastung durch Altfahrzeuge auf ein Mindestmaß zu reduzieren, um zum Schutz und Erhalt der Umwelt und zur Verbesserung der Umweltqualität beizutragen und die Fahrzeughersteller in Zusammenarbeit mit den Herstellern von Materialien und Ausstattungen anzureizen, möglichst zunehmend mehr recyceltes Material für die Fahrzeuge und sonstige Produkte zu verwenden, um den Markt recycelter Materialien zu fördern.

In Durchführung der Grundsätze der Vorsicht und Prävention und im Einklang mit der gemeinschaftlichen Strategie bei der Abfallbewirtschaftung identifiziert und regelt das genannte gesetzesvertretende Dekret Folgendes:

a) die Maßnahmen, die prioritär dazu dienen, die Erzeugung von Abfällen aus Fahrzeugen zu vermeiden, und insbesondere die Maßnahmen, um die in diesen Fahrzeugen enthaltenen Gefahrstoffe

¹ Smart Mobility Report 2020, Energy&Strategy Group der Polytechnischen Hochschule Mailand

zu reduzieren und zu steuern, die schon in der Planungsphase anzuwenden sind, um der Freisetzung von Gefahrstoffen in die Umwelt vorzubeugen, die Wiederverwendung, das Recycling und die Energierückgewinnung zu fördern und die anschließende Entsorgung von gefährlichen Abfällen einzuschränken;

b) die Vorschriften, die bei der Planung und Herstellung von Neufahrzeugen einzuhalten sind, um die Wiederverwertung von Altfahrzeugen und der entsprechenden Bauteile und Materialien zu unterstützen und zu fördern, einschließlich der Entwicklung des Markts wiedergewonnener Schrottmaterialien, wobei der Wiederverwertung und dem Recycling der Vorzug zu geben ist, sodass die Menge der zu entsorgenden Abfälle reduziert wird;

c) die sonstigen Maßnahmen, die notwendig sind, um die Wiederverwendung, das Recycling und die Wiederverwertung aller metallischen und nicht metallischen Bauteile von Altfahrzeugen und insbesondere aller Kunststoffe zu fördern;

d) die Maßnahmen, die dazu dienen, die Umweltqualität und die Effizienz der Tätigkeiten aller Wirtschaftsteilnehmer zu verbessern, die am Lebenszyklus eines Fahrzeugs beteiligt sind – von dessen Planung bis zum abschließenden Management des Altfahrzeugs –, um zu garantieren, dass das Recycling, die Wiederverwertung und die Entsorgung des Fahrzeugs gefahrlos für die Umwelt und wirtschaftlich nachhaltig erfolgen;

e) die Verantwortungen der Wirtschaftsteilnehmer.

Batterien und nachhaltige Fahrzeuge bilden die Grundlage der Mobilität der Zukunft. Die Europäische Kommission wird einen neuen rechtlichen Rahmen für alle Arten von Batterien mit Regeln hinsichtlich des Recyclinganteils und Maßnahmen zur Verbesserung der Sammlungs- und Recyclingquoten vorschlagen.

Die Europäische Kommission wird zudem auch verbindliche Vorschriften für den Anteil an recyceltem Kunststoff und Maßnahmen zur Reduzierung der Abfälle für Produkte wie Verpackungen, Baumaterialien und Fahrzeuge erlassen.²

In vollständigem Einklang mit den gemeinschaftsrechtlichen normativen Plänen beinhalten die MUK belohnende Bewertungskriterien, um

- die Fahrzeuge mit recycelten und biobasierten Kunststoffen aufzuwerten, unter der Voraussetzung, dass auch die natürlichen Rohstoffe aufgrund ihrer Auswirkungen auf die Umwelt und das Sozialgefüge positiv bewertet werden, um die Abhängigkeit von fossilen Brennstoffen zu reduzieren;
- das Ökodesign der Akkumulatoren für Elektrofahrzeuge aufzuwerten, um diese effizienter und recycelfähiger zu gestalten, sowie die Hersteller zu belohnen, welche Altbatterien systematisch als Akkumulatoren für stationäre erneuerbare Energie verwerten oder die Metalle von Altbatterien wiederverwerten.

Um Produkte zu bieten, die zunehmend kreislaforientierter sind, bezieht sich ein belohnendes Bewertungskriterium hinsichtlich der verschiedenen Fahrzeugklassen auf die Erweiterung der Garantie der Traktionsbatterien für Elektrofahrzeuge.

Parallel dazu wurden auch Mindestumweltkriterien für den Ankauf von Schmierstoffen (Fetten und Ölen) für die MUK-gegenständlichen Fahrzeuge erstellt. Die biologisch abbaubaren Schmierstoffe, die für die MUK-gegenständlichen Verkehrsdienste verwendet werden, müssen im Besitz des EU-Ecolabels oder eines anderen Umweltzeichens gemäß UNI EN ISO 14024 sein oder die angegebenen technischen Spezifikationen erfüllen. Die technischen Spezifikationen beinhalten die Möglichkeit, in den geschlossenen Systemen/Kreisläufen der Fahrzeuge sowohl biologisch abbaubare Fette und Öle als auch alternativ wiederaufbereitete Mineralöle zu verwenden.

²Mitteilung der Kommission – Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft – Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa, Brüssel, 11.3.2020 COM (2020) 98 final

C. ANGABEN FÜR DIE VERGABESTELLEN

Im Rahmen der Maßnahmen zur Förderung einer nachhaltigen Mobilität ist es ratsam, dass die Körperschaft einen Plan für das Mobilitätsmanagement ausarbeitet und eine für die betriebliche Mobilität verantwortliche Person benennt, auch wenn dies nach dem Ministerialdekret vom 27. März 1998 nicht zwingend erforderlich ist. Dieser sog. Mobility-Manager hat die Aufgabe, die systematischen Arbeitswege der Mitarbeitenden zu optimieren, indem u.a. Instrumente wie der Arbeitswegeplan eingeführt werden, mit welchen umweltschonende alternative Verkehrslösungen gefördert werden (Car-Pooling, Car-Sharing, Bike-Sharing, Transport auf Abruf, Shuttles mit niedrigen Emissionen usw.), sowie Vereinbarungen mit dem öffentlichen Nahverkehrsdienst, um die eigenen Mitarbeitenden zu motivieren, kollektive Transportmittel zu nutzen, mit einem Abschreckungseffekt für den Individualverkehr.

Zunehmend zweckmäßiger ist die Einbeziehung auch eines Gebiets-Mobility-Managers, der die für die betriebliche Mobilität verantwortlichen Personen unterstützt und koordiniert und im Verkehrsamt einer jeden Gemeinde (außer in den kleinsten) eingeführt wird und die Aufgabe hat, die Beziehungen zwischen der Gemeindestruktur und den Nahverkehrsunternehmen zu pflegen und den Unternehmen und Körperschaften bei der Erstellung der Arbeitswegepläne zu helfen. Die Stelle des Gebiets-Mobility-Managers ist grundlegend, denn er wirkt, um die Mobilität im gesamten Gebiet, für welches er zuständig ist, zu verbessern, arbeitet mit den für den Verkehr und die Beförderung zuständigen Einrichtungen zusammen und überwacht die Wirkungen der von den einzelnen Unternehmensverantwortlichen umgesetzten Maßnahmen.

Die Vergabestellen werden zudem aufgefordert, die Inanspruchnahme von Leihverträgen mit Fahrer für „Repräsentationsfahrten“ bei nicht täglicher Nutzung zu fördern. Deren Umweltvorteil betrifft hauptsächlich die Rationalisierung des Fuhrparks der Körperschaften und dessen Nutzung.

In Anbetracht der Besonderheit der Kraftfahrzeugindustrie, deren Akteure zum gegenwärtigen Stand der Dinge vorwiegend eine Produktion haben, die ausschließlich Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor oder Elektrofahrzeugen gewidmet ist, werden die Vergabestellen – nur bei Ankauf – dazu aufgefordert, die Ausschreibungen in unterschiedliche Lose aufzuteilen und den Wirtschaftsteilnehmern die Möglichkeit zu gewähren, ein Angebot für nur ein Los oder für beide Lose abzugeben und auch als Bietergemeinschaft teilzunehmen.

Um die Inanspruchnahme von Reparatur- oder auch Aufrüstungsdiensten insbesondere für Busse und Lkws zu fördern, können die Vergabestellen, sofern sie es für zweckmäßig halten, auch ein Verfahren für die Vergabe von Instandhaltungsdienstleistungen für die Fahrzeuge beispielsweise mit Full-Service-Regelung vorsehen und sowohl Maßnahmen zur Prüfung der Funktionstüchtigkeit der Fahrzeuge und der entsprechenden Teile als auch Maßnahmen zur Wiederherstellung der Funktionstüchtigkeit auch mittels des Austauschs von Teilen einbeziehen.

Während der Vertragsdurchführung und soweit sie es für zweckmäßig erachten, können die Vergabestellen ebenso Dokumentenkonformitätsprüfungen bezüglich der Lieferungen der ausschreibungsgegenständlichen Fahrzeuge und Schmierfette und -öle sowohl hinsichtlich der „Beschränkungen“ laut Anlage XVII der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 (REACH) als auch der Verordnung (EU) 2019/1021 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über persistente organische Schadstoffe (POS) durchführen.

Was die Lieferung von Schmierstoffen für die MUK-gegenständlichen Fahrzeuge betrifft, wird darauf hingewiesen, dass der biologisch abbaubare Altschmierstoff am Ende seiner Lebensdauer getrennt vom mineralischen Altschmierstoff entsorgt werden muss. Gemäß Art. 21 Abs. 1 Buchst. c) der Richtlinie 2018/851/EU sowie der italienischen Rechtsvorschriften über Abfälle dürfen Altöle mit unterschiedlichen Eigenschaften nicht vermischt werden und Altöle nicht mit anderen Abfallarten oder Stoffen vermischt werden, wenn diese Vermischung ihre Wiederaufbereitung behindert.

D. MINDESTUMWELTKRITERIEN FÜR ANKAUF, LEASING, MIETE, VERLEIH VON PKW UND LEICHTEN NUTZFAHRZEUGEN (KLASSE M1 UND N1)³

(CPV 34100000-8 Kraftfahrzeuge; 34110000-1 Personenkraftwagen; CPV 34111000-8 Kombiwagen und Limousinen; CPV 34113000-2 Fahrzeuge mit Allradantrieb; CPV 34130000-7 Kraftfahrzeuge für den Gütertransport; CPV 34144900-7 Elektrofahrzeuge; CPV 60170000-0 Verleih von Fahrzeugen zur Personenbeförderung mit Fahrer)

Die Mindestumweltkriterien gelten nicht für Fahrzeuge laut Art. 2 Abs. 2 Buchst. a), c) und d) sowie Art. 2 Abs. 3 Buchst. a), b) und c) der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie laut Anlage I Teil A Punkt 5.2 bis 5.5 dieser Verordnung. Bei den Fahrzeugen der Klasse M1 und N1 sind daher nachfolgende ausgeschlossen:

- landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates;
- Kettenfahrzeuge;
- Fahrzeuge, die ausschließlich für den Einsatz durch die Streitkräfte entworfen und hergestellt oder dafür angepasst wurden;
- Fahrzeuge, die hauptsächlich für den Einsatz auf Baustellen, in Steinbrüchen, in Häfen oder auf Flughäfen entworfen und hergestellt wurden;
- Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Brandschutzdienste und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit zuständigen Kräfte entworfen und hergestellt wurden oder dafür angepasst wurden. Dazu gehören das nationale Feuerwehrcorps, die staatlichen und lokalen Polizeikräfte, die Sozial- und Gesundheitsdienste, die erbracht werden, um die Grundversorgung zu garantieren;
- Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, die speziell für die Verrichtung von Arbeiten entworfen und hergestellt wurden und bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind und die keine auf einem Kraftfahrzeugfahrgestell montierte Maschinen sind. Diese Fahrzeuge umfassen die Fahrzeuge für die Straßeninstandhaltung wie Schneeräumfahrzeuge;
- beschussgeschützte Fahrzeuge; Krankenwagen; Leichenwagen; rollstuhlgerechte Fahrzeuge.

a) TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

Gemäß Art. 34 Abs. 1 und 3 GvD Nr. 50/2016 fügt die Vergabestelle in die Projekt- und Ausschreibungsunterlagen für den Ankauf, das Leasing, die Miete und den Verleih von sowohl neuen als auch gebrauchten Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (Klasse M1 und N1) die folgenden technischen Spezifikationen ein:

1. Emissionsgrenzen für Kohlendioxid und Luftschadstoffe

Bei mindestens 38,5 %⁴ der ausschreibungsgegenständlichen Fahrzeuge der Klassen M1 und N1 muss es sich um saubere Fahrzeuge handeln, d.h. solche mit Kohlendioxid- und Luftschadstoffemissionen

³ Fahrzeugklassen M1 und N1 laut Art. 4 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG.

⁴ Die Vergabestelle kann direkt die Anzahl der anzubietenden „sauberen“ Fahrzeuge angeben.

kleiner oder gleich den Schwellenwerten in Tabelle 1, auch wenn die Vergabestellen aufgefördert sind, die Ausschreibung in unterschiedliche Lose aufzuteilen. Sofern der Anteil von 38,5 % einer Dezimalziffer entspricht, muss die Anzahl an anzubietenden „sauberen“ Fahrzeugen aufgerundet werden.

Tabelle 1: Emissionsschwellen für CO₂ und Luftschadstoffe für saubere leichte Fahrzeuge M1 und N1

Fahrzeugklassen	Bis zum 31. Dezember 2025		Ab dem 1. Jänner 2026	
	CO ₂ g/km	Luftschadstoffe PN und NO _x , angegeben auf Basis der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (Real Driving Emission Test = RDE-Test)*	CO ₂ g/km	Luftschadstoffe PN und NO _x , angegeben auf Basis des RDE-Tests
M1	≤ 50 CO ₂ g/km	≤ 80 % der Emissionsgrenzen für Luftschadstoffe PN und NO _x gemäß den geltenden Rechtsvorschriften für die Umweltgenehmigung**	0 CO ₂ g/km	-.***
N1	≤ 50 CO ₂ g/km	≤ 80 % der Emissionsgrenzen für Luftschadstoffe PN und NO _x gemäß den geltenden Rechtsvorschriften für die Umweltgenehmigung**	0 CO ₂ g/km	-.***

* Angegebener höchster RDE-Wert in #/km (PN) und an Stickstoffen in mg/km (NO_x) gemäß Punkt 48.2 der Übereinstimmungsbescheinigung laut der Beschreibung in Anlage IX der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) auf Fernstrecken und im Stadtverkehr im praktischen Fahrbetrieb; mit der Verordnung (EU) 2016/427 der Kommission vom 10. März 2016 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) wurde die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 geändert, und es wurde ein Verfahren für die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (Real Driving Emissions – RDE) eingeführt.

**Die anwendbaren Emissionsgrenzen werden aus Anlage I zur Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge oder spätere Versionen ersichtlich.

***Gemäß den Angaben laut der Richtlinie 2019/1161/EU zur „Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge“

Darüber hinaus sind die öffentlichen Verwaltungen laut Abs. 108 des Gesetzes Nr. 160/2019 gemäß Abs. 107 des Gesetzes Nr. 160/2019 verpflichtet, zu mindestens 50 % E-, Hybrid- oder Wasserstoff-Straßenfahrzeuge zu kaufen oder zu leihen. Die Bestimmungen gelten beim Ankauf oder Verleih von mindestens zwei Fahrzeugen.⁵

Sofern der verbleibende Anteil der Lieferung nicht aus „sauberen Fahrzeugen“ besteht, muss er Fahrzeuge umfassen, deren CO₂-Emissionswerte jeweils kleiner oder gleich den in Tabelle 2 angegebenen Grenzwerten sind. Die Schadstoffemissionen müssen kleiner oder zumindest gleich den Werten gemäß den geltenden Rechtsvorschriften über die Zulassung oder bei Gebrauchtfahrzeugen

⁵Die öffentlichen Verwaltungen laut Abs. 108 des Gesetzes Nr. 160/2019, die dazu verpflichtet sind, sich an beide Beschränkungen zu halten, sind aufgefordert, in den Ausschreibungsunterlagen direkt die spezifische Anzahl an Fahrzeugen mit den Antriebsarten oder Schadstoffemissionsgrenzen anzugeben, die erforderlich sind, damit die Lieferung das Umweltkriterium „Emissionsgrenzen für Kohlendioxid und Luftschadstoffe“ erfüllt.

den Werten für die „Euroklasse“ unmittelbar vor der Klasse sein, die zwecks Zulassung zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ausschreibungsbekanntmachung oder der Anforderung von Angeboten gilt.

Tabelle 2: CO₂-Emissionsgrenzen

Fahrzeugklassen	CO ₂ -Emissionsgrenzen
Leichte Nutzfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis 3,5 t (N1, Klasse II und III) sowie M1-Fahrzeuge mit 8 Sitzplätzen abgesehen vom Sitzplatz des Fahrers	≤ 225 CO ₂ g/km (NEDC) ≤ 315 CO ₂ g/km (WLTP)
Geländewagen	≤ 175 CO ₂ g/km (NEDC) ≤ 215 CO ₂ g/km (WLTP)
Leichte Nutzfahrzeuge (N1, Klasse I)	≤ 150 CO ₂ g/km (NEDC) ≤ 200 CO ₂ g/km (WLTP)
Sonstige M1-Fahrzeugklassen	≤ 130 CO ₂ g/km (NEDC) ≤ 160 CO ₂ g/km (WLTP)

Nachweis: Bei M1- und N1-Fahrzeugen Folgendes angeben: Hersteller, Handelsbezeichnung, Klasse, Antrieb (Verbrennungsmotor, Elektro-, Hybrid-, Wasserstofffahrzeug), Antriebsart und „Euroklasse“. Bei Neufahrzeugen, die keine reinen Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge sind, für jeden Typ/jede Variante/Version des Fahrzeugs die bei der Zulassung gemessenen CO₂-Emissionen (g/km) und Schadstoffwerte angeben. Hierfür werden die vom mit der Zulassung beauftragten technischen Dienst für die Übereinstimmungsprüfung der Schadstoff- und Kohlendioxidemissionsgrenzen gemäß dem geltenden Prüfzyklus erstellten Prüfberichte vorgelegt und, was die Schadstoffe betrifft, auch die auf der Grundlage des RDE-Tests gemessenen Daten oder die Zulassungsdokumentation oder die elektronische Kopie der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs.

Was bivalente Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor Benzin-CNG und Benzin-LNG betrifft, müssen nur die CO₂-Emissionsdaten (g/km) für Gas (CNG oder LNG) angegeben werden.

Bei Gebrauchtfahrzeugen, die keinen reinen Elektro- oder Wasserstoffantrieb besitzen, müssen die Kopien der Kfz-Scheine vorgelegt werden.

Bei Erfüllung eines Vertrags, beispielsweise für Leihfahrzeuge, können andere Fahrzeuge vorgeschlagen werden, wenn deren Schadstoff- und Kohlendioxidemissionen kleiner oder gleich den im Angebot angegebenen Werten sind.

2. Neue Elektrofahrzeuge (M1 und N1): Garantie für die Traktionsbatterie und Wartungsplan

Bei angebotenen neuen elektrischen Pkw und leichten Nutzfahrzeugen (M1 und N1) muss die Mindestgarantie für die Elektrobatterie die Funktionstüchtigkeit der Fahrzeuge für eine Laufleistung von mindestens 150.000 km oder eine Gültigkeit von 8 Jahren mit einer Restladekapazität ≥70 % des Nennwerts abdecken.

Bei batterielosen Fahrzeugen mit einer separat im Rahmen eines operativen Leasings gelieferten Batterie muss der Lieferant einen „Wartungsplan“ für die Batterie anbieten.

Nachweis: Vorlage der Dokumentation über die Garantie der Fahrzeugbatterie, aus der die Informationen über die Laufleistung (km) oder die Dauer der Garantie in Jahren mit Angabe der Restladekapazität des Nennwerts (IEC 62660) hervorgehen, oder bei operativem Leasing einer Kopie des „Wartungsplans“.

b) BELOHNENDE BEWERTUNGSKRITERIEN

Sofern die Vergabestelle das beste Preis-Leistungs-Verhältnis für die Zuschlagserteilung des Auftrags heranzieht, berücksichtigt sie eins oder mehrere der folgenden belohnenden Bewertungskriterien in den Ausschreibungsunterlagen und ordnet diesen einen erheblichen Anteil der Gesamtpunktzahl zu:

1. *Systeme für die automatische Reifendruckkontrolle*

Das Angebot für leichte Nutzfahrzeuge (N1), die mit einem automatischen System für die Reifendruckkontrolle ausgestattet sind, wird mit einer belohnenden technischen Punktzahl bewertet.

Nachweis: Vorlage der technischen Dokumentation des Fahrzeugs, aus welcher hervorgeht, dass dieses mit der geforderten Einrichtung ausgestattet ist.

2. *Klimaanlage*

Das Angebot für leichte Nutzfahrzeuge (N1, Klasse II und III), die mit einer Klimaanlage mit einem Kältemittel ausgestattet sind, dessen Treibhauspotenzial (GWP-Wert) unter 150 liegt, wird mit einer belohnenden technischen Punktzahl bewertet.

Nachweis: Vorlage einer Erklärung des Fahrzeugherstellers für das spezifische Modell und die spezifische Version des im Rahmen der Ausschreibung angebotenen Fahrzeugs, aus der die folgenden Informationen hervorgehen: Name des für die Klimaanlage genutzten Kältemittels mit Angabe des entsprechenden GWP-Werts (Anlagen I und II der Verordnung (EU) Nr. 517/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über fluorierte Treibhausgase und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 842/2006). Bei Verwendung eines Kältemittelgemischs den Namen der einzelnen Kältemittel, die Zusammensetzung des verwendeten Kältemittelgemischs und den GWP-Wert der einzelnen Stoffe und die entsprechende Summe angeben, die gemäß den Angaben in Anlage IV zur Verordnung (EU) Nr. 517/2014 berechnet wird.

3. *Fahrzeugbeleuchtung und Anzeigen*

Mit einer belohnenden technischen Punktzahl wird das Angebot an Fahrzeugen (M1 und N1) bewertet, die mit aus lichtemittierenden Dioden (LED) (oder einer alternativen Technologie mit einer mindestens gleichwertigen Effizienz und Lebensdauer) bestehenden Fahrzeugbeleuchtungen und Anzeigen zumindest für die folgenden Einrichtungen ausgestattet sind: a) Abblendlicht (mit Kurvenlicht vorn); b) Fernlicht; c) Standlicht vorn; d) Nebelscheinwerfer; e) Nebelschlussleuchte; f) Fahrtrichtungsanzeiger vorn; g) Fahrtrichtungsanzeiger hinten; h) Rückfahrleuchte.

Nachweis: Vorlage der technischen Dokumentation des Fahrzeugs, aus welcher hervorgeht, dass dieses mit den geforderten Beleuchtungseinrichtungen und Anzeigen ausgestattet ist.

4. *Elektrofahrzeuge mit regenerativem Bremsystem*

Mit einer belohnenden technischen Punktzahl wird das Angebot an Elektrofahrzeugen (M1, N1) bewertet, die mit einem „regenerativen Bremsystem“ ausgestattet sind, mit welchem die beim Bremsen erzeugte Energie in den Traktionsbatterien gespeichert und im Bordnetz für die Traktion freigesetzt wird.

Nachweis: Vorlage der technischen Dokumentation des Fahrzeugs, aus welcher hervorgeht, dass dieses mit einem regenerativen Bremssystem ausgestattet ist.

5. Elektroneufahrzeuge (M1 und N1): Erweiterung der Garantie für die Traktionsbatterie

Eine belohnende technische Punktzahl wird für angebotene Elektroneufahrzeuge (M1 und N1) vergeben, deren Garantie für die Elektrobatterie die Fahrtüchtigkeit der Fahrzeuge in folgenden Fällen garantiert:

- für eine Laufleistung von ≥ 195.000 km oder eine Garantielaufzeit von zusätzlich zwei Jahren (8+2) mit einer Restladekapazität $\geq 70\%$ des Nennwerts (X Punkte).
- für eine Laufleistung von ≥ 225.000 km oder eine Garantielaufzeit von zusätzlich drei Jahren (8+3) mit einer Restladekapazität $\geq 70\%$ des Nennwerts (Punkte $Y > X$).

Nachweis: Vorlage der technischen Dokumentation in Bezug auf die Garantie der Elektrotraktionsbatterie des Fahrzeugs, aus der die Informationen über die Laufleistung (km) oder die Dauer der Garantie in Jahren mit Angabe der Restladekapazität des Nennwerts (IEC 62660) hervorgehen.

6. Geräuschemissionen

Eine technische Punktzahl wird vergeben, wenn die Geräuschemissionen der bis Juni 2024 erworbenen Fahrzeuge kleiner oder gleich den Werten laut Anlage III Phase 3 der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG, geändert durch die spätere delegierte Verordnung (EU) 2017/1576 der Kommission vom 26. Juni 2017 für die entsprechende Fahrzeugklasse sind, die im Folgenden aufgeführt sind (Tabelle 1).

Vergeben wird eine Punktzahl, die im Verhältnis zum geringeren Geräuschemissionswert gegenüber dem Wert laut Anlage III in Bezug auf Phase 3 proportional steigt.

Tabelle 1 – Grenzwerte in dB

Klasse	Beschreibung der Klasse	Grenzwerte in dB
M1	Leistungsgewicht ≤ 120 kW/1000 kg	68 ⁽¹⁾
M1	120 kW/1000 kg < Leistungsgewicht ≤ 160 kW/1000 kg	69
M1	160 kW/1000 kg < Leistungsgewicht	71
M1	Leistungsgewicht > 200 kW/1000 kg Anzahl der Sitzplätze ≤ 4 R-Punkt des Fahrersitzes ≤ 450 mm	72

	vom Boden	
N1	Masse \leq 2500 kg	69
N1	2500 kg < Masse \leq 3500 kg	71

Die Grenzwerte werden für Fahrzeuge, die mit der einschlägigen Definition von Geländefahrzeugen laut der Richtlinie 2007/46/EG Anlage II Teil A Punkt 4 übereinstimmen, um 1 dB erhöht.

Bei der Klasse M1 angehörenden Fahrzeugen sind die für Geländefahrzeuge erhöhten Grenzwerte nur dann gültig, wenn die technisch zulässige Gesamtmasse im beladenen Zustand > 2 t beträgt.

Die Grenzwerte werden für rollstuhlgerechte und beschussgeschützte Fahrzeuge gemäß der Definition laut der Richtlinie 2007/46/EG Anlage II um 2 dB(A) erhöht.

1) Aus Fahrzeugen N1 entstandene Fahrzeuge M1: Die Fahrzeuge M1 mit einem R-Punkt > 850 mm vom Boden und einer zulässigen Gesamtmasse im beladenen Zustand von mehr als 2500 kg müssen die Grenzwerte der Fahrzeuge N1 einhalten (2500 kg \leq Masse \leq 3500 kg).

Nachweis: Die technischen Zulassungsunterlagen vorlegen, in denen diese Informationen enthalten sind, oder Prüfberichte der gemäß den Angaben in Anlage II „Verfahren und Geräte zur Messung der Geräuschentwicklung von Kraftfahrzeugen“ der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG oder gleichwertigen regulatorischen Bestimmungen⁶ durchgeführten Tests.

7. Verwendung von recycelten Materialien und biobasierten Kunststoffen/ Polymeren

Für angebotene Fahrzeuge (M1 und N1) mit den folgenden Eigenschaften wird eine belohnende technische Punktzahl vergeben:

Unterkriterium a) Fahrzeuginnenverkleidung

Die Innenverkleidungen der Fahrzeuge bestehen aus Garnen aus recycelten Fasern und sind im Besitz von Zertifizierungen wie „Global Recycle Standard“ (GRS), „Remade in Italy“, „Plastica Seconda Vita“ oder gleichwertigen Zertifizierungen oder bestehen aus biobasierten Polymeren nach UNI EN 16640:2017 und sind im Besitz von Zertifizierungen, die garantieren können, dass der Ursprung des Rohstoffs auf biologischer Basis auf einer Wiederverwertungstätigkeit beruht oder dass es sich um ein durch andere Produktionsprozesse gewonnenes Unterprodukt handelt, wie beispielsweise „Global Recycle Standard“ (GRS), „Remade in Italy“, von gleichwertigen Zertifizierungen, die auf der Rückverfolgbarkeit der Materialien und der Massenbilanz basieren und von einer gemäß der

⁶ Regelung Nr. 51 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern hinsichtlich ihrer Geräuschemissionen, Änderungsserie 03

Verordnung (EU) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle ausgestellt wurden, oder von Zertifizierungen, welche die Umweltnachhaltigkeit der verwendeten erneuerbaren Rohstoffe garantieren, d.h., dass diese Rohstoffe, die nicht aus potenziell für die Verwendung als Lebensmittel nutzbarer Biomasse bestehen, nicht auf Flächen mit hohem Wert hinsichtlich der biologischen Vielfalt und mit hohem Kohlenstoffbestand gemäß Art. 29 der Richtlinie (EU) Nr. 2018/2001 wie denen, die von der Europäischen Kommission anerkannt wurden⁷, gewonnen wurden.

Die Punkte müssen direkt proportional zum Gewichtsanteil an recycelten Fasern oder biobasierten Polymeren in der Innenverkleidung der angebotenen Fahrzeuge vergeben werden.

- 15 bis 30% (x Punkte)
- 30 bis 50% (Punkte $y > x$)
- mehr als 50% (Punkte $z > y$)

Unterkriterium b) Sitzpolsterung

Die Sitzpolsterungen bestehen aus recycelten Fasern und sind im Besitz von Zertifizierungen wie „Global Recycle Standard“ (GRS), „Remade in Italy“, „Plastica Seconda Vita“ oder gleichwertigen Zertifizierungen oder bestehen aus biobasierten Polymeren nach UNI EN 16640:2017 und sind im Besitz von Zertifizierungen, die garantieren können, dass der Ursprung des Rohstoffs auf biologischer Basis auf einer Wiederverwertungstätigkeit beruht oder dass es sich um ein durch andere Produktionsprozesse gewonnenes Unterprodukt handelt wie beispielsweise „Global Recycle Standard“ (GRS), „Remade in Italy“, von gleichwertigen Zertifizierungen, die auf der Rückverfolgbarkeit der Materialien und der Massenbilanz basieren und von einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle ausgestellt wurden, oder von Zertifizierungen, welche die Umweltnachhaltigkeit der verwendeten erneuerbaren Rohstoffe garantieren, d.h., dass diese Rohstoffe, die nicht aus potenziell für die Verwendung als Lebensmittel nutzbarer Biomasse bestehen, nicht auf Flächen mit hohem Wert hinsichtlich der biologischen Vielfalt und mit hohem Kohlenstoffbestand gemäß Art. 29 der Richtlinie (EU) Nr. 2018/2001 wie denen, die von der Europäischen Kommission anerkannt wurden, gewonnen wurden.

Die Punkte müssen direkt proportional zum Gewichtsanteil an recycelten Fasern oder biobasierten Polymeren in den Sitzpolsterungen der angebotenen Fahrzeuge vergeben werden.

- 15 bis 30% (x Punkte)
- 30 bis 50% (Punkte $y > x$)
- mehr als 50% (Punkte $z > y$)

Unterkriterium c) Teile aus Thermoplast

Die Fahrzeugteile aus Thermoplast sind aus recyceltem Kunststoff gefertigt und im Besitz von Zertifizierungen wie „Remade in Italy“, „Plastica Seconda Vita“ oder gleichwertigen Zertifizierungen, die auf der Rückverfolgbarkeit der Materialien und der Massenbilanz basieren und von einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle ausgestellt wurden, oder bestehen aus biobasiertem Kunststoff nach UNI EN 16640_2017 und sind im Besitz von Zertifizierungen, die garantieren können, dass der Ursprung des Rohstoffs auf biologischer Basis auf einer Wiederverwertungstätigkeit beruht oder dass es sich um ein durch andere Produktionsprozesse gewonnenes von gleichwertigen Zertifizierungen, die auf der Rückverfolgbarkeit der Materialien und der Massenbilanz basieren und von einer gemäß der

⁷ <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/renewable-energy/biofuels/voluntary-schemes>.

Verordnung (EU) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle ausgestellt wurden, oder von Zertifizierungen, welche die Umwelt Nachhaltigkeit der verwendeten erneuerbaren Rohstoffe garantieren, d.h., dass diese Rohstoffe, die nicht aus potenziell für die Verwendung als Lebensmittel nutzbarer Biomasse bestehen, nicht auf Flächen mit hohem Wert hinsichtlich der biologischen Vielfalt und mit hohem Kohlenstoffbestand gemäß Art. 29 der Richtlinie (EU) Nr. 2018/2001 wie denen, die von der Europäischen Kommission anerkannt wurden, gewonnen wurden.

Die Punkte müssen direkt proportional zum Gewichtsanteil an verwendetem recyceltem oder biobasiertem Kunststoff gegenüber dem Gesamtgewicht der Thermoplast-Teile, aus denen das Fahrzeug besteht, vergeben werden:

- 5 bis 15% (x Punkte)
- 15 bis 30% (y Punkte)
- mehr als 30% (z Punkte)

Sofern der Bieter nachweist, dass er aus nicht von ihm verschuldeten Gründen keinen Zugriff auf die erforderlichen Zertifizierungen hatte oder es ihm nicht gelungen ist, diese innerhalb der geforderten Fristen zu erhalten, kann er die obigen Voraussetzungen gemäß Abs. 2 Art. 82 GvD Nr. 50/2016 mit angemessenen technischen Unterlagen nachweisen, wenn diese für deren Nachweis geeignet sind.

Nachweis: Vorlage einer technischen Dokumentation der angebotenen Fahrzeuge, aus der Folgendes ersichtlich wird:

Unterkriterium a) und *Unterkriterium b)* hinsichtlich der Innenverkleidung aus Stoff und der Sitzpolsterung: der Gewichtsanteil in Prozent an recycelten Fasern und die Angaben zu den besessenen Zertifizierungen oder, sofern diese aus biobasierten Polymeren bestehen, die Art des verwendeten biologischen erneuerbaren Materials und der entsprechende Ursprung, mit Angaben zu den besessenen Zertifizierungen;

Unterkriterium c): die Liste der Teile aus recyceltem oder biobasiertem Kunststoff, die Angaben zu den besessenen Zertifizierungen, das Gewicht des recycelten oder biobasierten Kunststoffs gegenüber dem Gesamtgewicht des Thermoplastmaterials sämtlicher Fahrzeugbauteile, die keine Innenverkleidungen aus Stoff und keine Polsterungen sind. Der einzige Verfahrensverantwortliche oder der Verantwortliche für die Vertragsausführung behält sich das Recht vor, die zumindest stichprobenartige Übermittlung dieser Zertifizierungen zu fordern.

8. *Recycling und Wiederverwertung der Elektro Batterien nach Ende deren Lebensdauer*

Was Hybrid- und Elektrofahrzeuge (M1 und N1) betrifft, werden in den folgenden Fällen belohnende technische Punkte vergeben:

Unterkriterium a) Lithium-Alt-Batterien: Speicherpakete und Metallwiederverwertung

- Der Hersteller der angebotenen Fahrzeuge oder der Hersteller/Importeur der Traktionsbatterie hat mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem einen Vertrag abgeschlossen, auf dessen Grundlage alle für die Traktion von Elektro- und Hybridfahrzeugen genutzten Lithium-Alt-Batterien sowohl der Wiederverwertung und dem Wiederausbau in Speicherpaketen für die Speicherung von Energie aus erneuerbaren Quellen als auch der Wiederverwertung der Metalle (Lithium, Kobalt, Nickel und sonstige Schwermetalle) zugeführt werden (X Punkte).
- Der Hersteller der angebotenen Fahrzeuge oder der Hersteller/Importeur der Traktionsbatterie hat mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem einen Vertrag abgeschlossen, auf dessen Grundlage alle für die Traktion von Elektro- und Hybridfahrzeugen genutzten Lithium-

Altbatterien der Wiederverwertung und dem Wiederzusammenbau in Speicherpaketen für die Speicherung von Energie aus erneuerbaren Quellen zugeführt werden (0,5X Punkte).

- Der Hersteller der angebotenen Fahrzeuge oder der Hersteller/Importeur der Traktionsbatterie hat mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem einen Vertrag abgeschlossen, auf dessen Grundlage bezüglich aller für die Traktion von Elektro- und Hybridfahrzeugen genutzten Lithium-Alt-Batterien ein Prozess zur Wiederverwertung der Metalle (Lithium, Kobalt, Nickel und sonstige enthaltene Metalle) durchgeführt wird (0,5X Punkte).

Unterkriterium b) Prozess zur Wiederverwertung der Metalle aus Altbatterien

Wenn es sich beim Prozess zur Wiederverwertung der Metalle (Lithium, Kobalt, Nickel und sonstige enthaltene Metalle) hinsichtlich der für die Traktion von Elektro- und Hybridfahrzeugen genutzten Lithium-Alt-Batterien um ein Niedertemperaturverfahren handelt, werden weitere technische Punkte vergeben (Y Punkte, die den 0,5X Punkten hinzuzufügen sind).

Unterkriterium c) Effizientere und wiederverwertbare Batterien

Wenn die für die Traktion der Elektro- und Hybridfahrzeuge genutzten Batterien aus im Vergleich zu den Lithium-Batterien effizienteren und wiederverwertbaren Materialien hergestellt wurden (Z Punkte).

Nachweis: *Unterkriterium a) und b)*: Der Vergabestelle eine Erklärung mit den Daten der Person, die den Vertrag mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem abgeschlossen hat, und eine Kopie des betreffenden Vertrags vorlegen, mit dem nachgewiesen wird, dass die für die Elektrotraktion genutzten Altbatterien den Anlagen für die Montage von Elektrobatterien und/oder den Aufbereitungsanlagen für die Wiederverwertung der Metalle zugeführt werden und in dem die Technik der Metallwiederverwertungsanlage beschrieben ist, auch unter Angabe der Daten der einheitlichen Umweltgenehmigung oder der normalen Genehmigung (laut Art. 208 GvD 152/2006) der Anlagen, denen die Lithium-Alt-Batterien für Traktion zugeführt werden.

Unterkriterium c): Die technisch-wissenschaftliche Dokumentation der Batterien vorlegen, mit welcher die erhöhte Speicherkapazität und erhöhte Lebensdauer im Vergleich zu den Lithiumbatterien (IEC 62660) und die Wiederverwertbarkeit des Materials nachgewiesen werden.

E. MINDESTUMWELTKRITERIEN FÜR ANKAUF, LEASING, MIETE UND VERLEIH VON BUSSEN (KLASSE M2 und M3⁸)

(CPV 34121000-1 – Busse; CPV 34144910-0 Elektrobusse; CPV 34120000-4 Kraftfahrzeuge für die Beförderung von zehn oder mehr Personen; CPV 60172000-4 Verleih von Bussen und Reisebussen mit Fahrer)

Die Mindestumweltkriterien gelten nicht für die Fahrzeuge laut Art. 2 Abs. 2 Buchst. a), c) und d) sowie Art. 2 Abs. 3 Buchst. a), b) und c) der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie laut Anlage I Teil A Punkt 5.2 bis 5.4 dieser Verordnung.

Bei den Fahrzeugen der Klasse M2 und M3 sind daher nachfolgende ausgeschlossen:

- Fahrzeuge der Klasse M3 der Klassen B, II und III;
- landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates;
- Kettenfahrzeuge;

⁸Fahrzeugklassen M2 und M3 laut Art. 4 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG.

- Fahrzeuge, die ausschließlich für den Einsatz durch die Streitkräfte entworfen und hergestellt oder dafür angepasst wurden;
- Fahrzeuge, die hauptsächlich für den Einsatz auf Baustellen, in Steinbrüchen, in Häfen oder auf Flughäfen entworfen und hergestellt wurden;
- Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Brandschutzdienste und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit zuständigen Kräfte entworfen und hergestellt wurden oder dafür angepasst wurden. Dazu gehören das nationale Feuerwehrcorps, die staatlichen und lokalen Polizeikräfte, die Sozial- und Gesundheitsdienste, die erbracht werden, um die Grundversorgung zu garantieren;
- Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, die speziell für die Verrichtung von Arbeiten entworfen und hergestellt wurden und bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind und die keine auf einem Kraftfahrzeugfahrgestell montierte Maschinen sind. Diese Fahrzeuge umfassen die Fahrzeuge für die Straßeninstandhaltung wie Schneeräumfahrzeuge;
- beschussgeschützte Fahrzeuge; Krankenwagen; Leichenwagen.

a) TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

Gemäß Art. 34 Abs. 1 und 3 GvD Nr. 50/2016 fügt die Vergabestelle in die Projekt- und Ausschreibungsunterlagen für den Ankauf, das Leasing, die Miete und den Verleih von sowohl neuen als auch gebrauchten Bussen (Klasse M2 und M3) die folgenden technischen Spezifikationen ein:

1. Luftschadstoff- und Treibhausgasemissionen

Auch wenn die Vergabestellen aufgefordert sind, die Ausschreibung in unterschiedliche Lose aufzuteilen, muss es sich bei mindestens 45% (bis zum 31. Dezember 2025) bzw. mindestens 65% (ab dem 1. Jänner 2026) an der Gesamtzahl der ausschreibungsgegenständlichen Fahrzeuge der Klasse M3⁹ um saubere schwere Nutzfahrzeuge handeln, d.h. solche, die mit alternativen Kraftstoffen oder Energiequellen betrieben werden, die bei der Lieferung von Energie für den Transport zumindest teilweise als Ersatz für fossile Erdölquellen fungieren und zu dessen Dekarbonisierung beitragen und die Umweltleistungen des Verkehrssektors verbessern können, wie beispielsweise Strom, Wasserstoff, Biobrennstoffe,¹⁰ synthetische und paraffinhaltige Brennstoffe, Erdgas einschließlich Biomethan in Gasform (komprimiertes Erdgas – CNG) und in flüssiger Form (Flüssigerdgas – LNG) und Autogas (LPG).

Sofern der Anteil von 45% bzw. 65% an der Gesamtzahl der ausschreibungsgegenständlichen Fahrzeuge einer Dezimalziffer entspricht, muss die Anzahl der anzubietenden „sauberen“ Fahrzeuge aufgerundet werden.

⁹ Die Vergabestelle kann direkt die Anzahl der anzubietenden „sauberen“ Fahrzeuge angeben.

¹⁰ Ausgenommen sind Kraftstoffe, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden, für die gemäß Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates eine erhebliche Ausweitung des Erzeugungsgebiets auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu verzeichnen ist. Bei Fahrzeugen, die mit flüssigen Biobrennstoffen oder synthetischen oder paraffinhaltigen Kraftstoffen betrieben werden, dürfen diese Kraftstoffe gemäß der Richtlinie (EU) 2019/1161 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 nicht mit konventionellen fossilen Brennstoffen vermischt werden.

Im Rahmen dieser Mindestanteile an zu bietenden sauberen schweren Nutzfahrzeugen (M3) muss mindestens die Hälfte aus emissionsfreien schweren Nutzfahrzeugen bestehen.¹¹

Oberleitungsbusse gelten als emissionsfrei, vorausgesetzt, dass sie ausnahmslos mit Strom betrieben werden oder einen emissionsfreien Antriebsstrang nutzen, wenn sie nicht ans Stromnetz angeschlossen sind, anderenfalls gelten sie nicht als saubere Fahrzeuge.

Bei mindestens 38,5% der lieferungsgegenständlichen Fahrzeuge der Klasse M2¹² muss es sich um saubere Fahrzeuge handeln, d.h. solche mit Kohlendioxid- und Luftschadstoffemissionen kleiner oder gleich den Schwellenwerten in Tabelle 1.

Sofern der Anteil von 38,5% an der Gesamtzahl der ausschreibungsgegenständlichen Fahrzeuge einer Dezimalziffer entspricht, muss die Anzahl der anzubietenden Fahrzeuge aufgerundet werden.

Tabelle 1. Emissionsschwellen für CO₂ und Luftschadstoffe für saubere Fahrzeuge der Klasse M2

Fahrzeugklassen	Bis zum 31. Dezember 2025		Ab dem 1. Jänner 2026	
	CO ₂ g/km	Luftschadstoffe PN und NO _x , angegeben auf Basis der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (Real Driving Emission Test, RDE-Test)*	CO ₂ g/km	Luftschadstoffe PN und NO _x , angegeben auf Basis des RDE-Tests
M2	≤ 50 CO ₂ g/km	≤ 80% der Emissionsgrenze für Luftschadstoffe PN und NO _x gemäß den geltenden Rechtsvorschriften für die Umweltgenehmigung**	0 CO ₂ g/km	-.***

* Angegebener höchster RDE-Wert in #/km (PN) und an Stickstoffen in mg/km (NO_x) gemäß Punkt 48.2 der Übereinstimmungsbescheinigung laut der Beschreibung in Anlage IX der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) auf Fernstrecken und im Stadtverkehr im praktischen Fahrbetrieb; mit der Verordnung (EU) 2016/427 der Kommission vom 10. März 2016 hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 6) wurde die Verordnung (EG) Nr. 692/2008 geändert, und es wurde ein Verfahren für die Prüfung der Emissionen im praktischen Fahrbetrieb (Real Driving Emissions – RDE) eingeführt.

**Die anwendbaren Emissionsgrenzen werden aus Anlage I zur Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2007 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen hinsichtlich der Emissionen von leichten Personenkraftwagen und Nutzfahrzeugen (Euro 5 und Euro 6) und über den Zugang zu Reparatur- und Wartungsinformationen für Fahrzeuge oder spätere Versionen ersichtlich.

***Gemäß den Angaben laut der Richtlinie 2019/1161/EU zur „Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge“

Die Schadstoffemissionen der abgesehen von den oben angegebenen weiteren angebotenen Fahrzeuge (M2 und M3) müssen kleiner oder zumindest gleich den Werten gemäß den geltenden Rechtsvorschriften über die Zulassung oder bei Gebrauchtfahrzeugen den Werten für die „Euroklasse“ unmittelbar vor der Klasse, die zwecks Zulassung zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ausschreibungsbekanntmachung oder der Anforderung von Angeboten gilt, sein.

¹¹ Emissionsfreies schweres Nutzfahrzeug; ein sauberes Fahrzeug gemäß Art. 2 Punkt 4 Buchst. b) der Richtlinie (EU) 2019/1161 ohne Verbrennungsmotor oder mit einem Verbrennungsmotor, der weniger als 1 g CO₂/kWh, gemessen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 595/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates und den zugehörigen Durchführungsmaßnahmen, ausstößt oder weniger als 1 g CO₂/km, gemessen im Einklang mit der Verordnung (EG) Nr. 715/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates und den zugehörigen Durchführungsmaßnahmen, ausstößt.

¹² Die Vergabestelle kann direkt die Anzahl der anzubietenden sauberen Fahrzeuge angeben. Die Gesamtzahl der angebotsgegenständlichen Fahrzeuge berücksichtigen, auch wenn die Vergabestellen aufgefordert sind, die Ausschreibung in unterschiedliche Lose aufzuteilen.

Nachweis: Bei M2- und M3-Fahrzeugen Folgendes angeben: Hersteller, Handelsbezeichnung, Klasse, Antrieb (Verbrennungsmotor, Elektro-, Hybrid-, Wasserstofffahrzeug), Antriebsart und „Euroklasse“.

Bei Neufahrzeugen der Klassen M2 und M3, die keine reinen Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge sind, für jeden Typ/jede Variante/Version des Fahrzeugs die bei der Zulassung gemessenen CO₂- und Schadstoffemissionswerte angeben. Hierfür werden die vom mit der Zulassung beauftragten technischen Dienst für die Übereinstimmungsprüfung der Schadstoff- und Kohlendioxidemissionsgrenzen gemäß dem geltenden Prüfzyklus erstellten Prüfberichte vorgelegt und, was die Fahrzeuge der Klasse M2 betrifft, auch die auf der Grundlage des RDE-Tests erfassten Schadstoffwerte oder die Zulassungsdokumentation oder die elektronische Kopie der Übereinstimmungsbescheinigung des Fahrzeugs. Wurde das Fahrzeug in einem Drittland zugelassen, die auf den Prüfverfahren laut der Verordnung Nr. 595/2009 basierenden Prüfberichte beifügen, aus denen die Schadstoffemissionen eines jeden Fahrzeugs hervorgehen.

Bei Gebrauchtfahrzeugen, die keinen reinen Elektro- oder Wasserstoffantrieb besitzen, müssen die Kopien der Kfz-Scheine vorgelegt werden.

Bei Erfüllung eines Vertrags, beispielsweise für Leihfahrzeuge, können andere Fahrzeuge vorgeschlagen werden, wenn deren Schadstoff- und Kohlendioxidemissionen kleiner oder gleich den im Angebot angegebenen Werten sind.

2. Position der Auspuffrohre und Merkmale der Auspuffanlage

Die Auspuffrohre der angebotenen nicht emissionsfreien Fahrzeuge (M2 und M3) müssen sich auf derselben Seite wie die Beifahrertüren befinden. Die Auspuffanlage muss für die Anbringung der Geräte für die regelmäßige Abgaskontrolle geeignet sein.

Nachweis: Vorlage der technischen Dokumentation des Fahrzeugs, aus welcher hervorgeht, dass dieses die geforderten Eigenschaften besitzt.

3. Verbrauchsanzeige

Die Fahrzeuge (M2 und M3) müssen mit einer „Verbrauchsanzeige“ ausgestattet sein, d.h. mit einer Vorrichtung, die den Kraftstoff- oder Stromverbrauch mit Angabe des Ladezustands der Batterien anzeigt.

Nachweis: Vorlage der technischen Dokumentation des Fahrzeugs, aus welcher hervorgeht, dass dieses die geforderten Eigenschaften besitzt.

4. Fahrzeugbeleuchtung und Anzeigen

Die Fahrzeuge (M2 und M3) müssen mit Folgendem ausgestattet sein:

- einer Innenbeleuchtungsanlage mit LED-Leuchten (oder einer anderen Technologie mit mindestens gleichwertiger Effizienz und Lebensdauer). Die Beleuchtung der Stufen, der Fahrkartenautomaten, der Hindernisse und der Infobereiche für die Öffentlichkeit muss besonders sorgsam ausgeführt sein;
- Haltestellenanzeige mit „LED mit fester/variabler/laufender Meldung“ (oder einer anderen Technologie mit mindestens gleichwertiger Effizienz und Lebensdauer).

Nachweis: Vorlage der technischen Dokumentation des Fahrzeugs, aus welcher hervorgeht, dass dieses mit den geforderten Beleuchtungseinrichtungen und Anzeigen ausgestattet ist (Innenbeleuchtung, Haltestellenanzeige).

5. Neue Elektrofahrzeuge (M2 und M3): Garantie für die Traktionsbatterie und Wartungsplan.

Bei angebotenen neuen Elektrofahrzeugen (M2 und M3) muss die Garantie der Traktionsbatterie mit einer Restladekapazität $\geq 80\%$ des Nennwerts (IEC 62660) die Funktionstüchtigkeit der Fahrzeuge für

eine Mindestlaufleistung in km oder für eine Mindestdauer in Jahren oder für eine Anzahl an Lade-/Entladezyklen gewährleisten, die von der Vergabestelle in den Ausschreibungsunterlagen in Verbindung mit dem von der Vergabestelle angegebenen Missionsprofil und der Architektur des identifizierten Systems angegeben wird.

Bei Fahrzeugen mit einer separat im Rahmen eines operativen Leasings gelieferten Batterie muss der Lieferant einen „Wartungsplan“ für die Batterie liefern, verknüpft mit dem von der Vergabestelle angegebenen Missionsprofil und der Architektur des identifizierten Systems.

Nachweis: Vorlage der Dokumentation in Bezug auf die Garantie der Fahrzeugbatterie, aus der die geforderten Informationen über die Laufleistung (km) oder die Dauer der Garantie in Jahren oder die Anzahl der Lade-/Entladezyklen hervorgehen, oder, bei operativem Leasing, einer Kopie des „Wartungsplans“.

b) BELOHNENDE BEWERTUNGSKRITERIEN

Sofern die Vergabestelle das beste Preis-Leistungs-Verhältnis für die Zuschlagserteilung des Auftrags heranzieht, berücksichtigt sie eins oder mehrere der folgenden belohnenden Bewertungskriterien in den Ausschreibungsunterlagen und ordnet diesen einen erheblichen Anteil der Gesamtpunktzahl zu:

1. Systeme für die automatische Reifendruckkontrolle

Das Angebot an Fahrzeugen (M2 und M3), die mit einem System für die automatische Reifendruckkontrolle ausgestattet sind, wird mit einer belohnenden technischen Punktzahl bewertet.

Nachweis: Vorlage der technischen Dokumentation des Fahrzeugs, aus welcher hervorgeht, dass dieses mit der geforderten Einrichtung ausgestattet ist.

2. Klimaanlage

Das Angebot an Fahrzeugen (M2 und M3), die mit einer Klimaanlage ausgestattet sind, die einen Kältemittel nutzt, dessen Treibhauspotenzial (GWP-Wert) unter 150 liegt, wird mit einer belohnenden technischen Punktzahl bewertet.

Nachweis: Vorlage einer Erklärung des Fahrzeugherstellers für das spezifische Modell und die spezifische Version des im Rahmen der Ausschreibung angebotenen Fahrzeugs, aus der die folgenden Informationen hervorgehen: Name des für die Klimaanlage genutzten Kältemittels mit Angabe des entsprechenden GWP-Werts (Anlage I und II der Verordnung (EU) Nr. 517/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über fluorierte Treibhausgase und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 842/2006). Bei Verwendung eines Kältemittelgemischs den Namen der einzelnen Kältemittel, die Zusammensetzung des verwendeten Kältemittelgemischs und den GWP-Wert der einzelnen Stoffe und die entsprechende Summe angeben, die gemäß den Angaben in Anlage IV zur Verordnung (EU) Nr. 517/2014 berechnet wird.

3. Elektrofahrzeuge (M2 und M3): Garantie für die Traktionsbatterie

Auf der Grundlage des von der Vergabestelle angegebenen Werts der Mindestgarantie der Traktionsbatterie gemäß den Vorgaben der technischen Spezifikation E.A.5 „Neue Elektrofahrzeuge (M2 und M3): Garantie für die Traktionsbatterie und Wartungsplan“ und in Bezug auf eine der drei möglichen Größen derselben (Dauer in Jahren, Laufleistung in km, Anzahl an Lade-/Entladezyklen)

wird für höhere, vom Lieferanten in Bezug auf die Garantie der Traktionsbatterie oder das Traktionsbatteriepaket angegebene Werte eine belohnende technische Punktzahl vergeben.

Nachweis: Vorlage der technischen Dokumentation in Bezug auf die Garantie der Traktionsbatterie/des Traktionsbatteriepakets, aus der die geforderten Informationen über die Laufleistung (km) oder die Dauer der Garantie in Jahren oder die Anzahl der Lade-/Entladezyklen der Batterie hervorgehen.

4. Geräuschemissionen

Eine technische Punktzahl wird vergeben, wenn die Geräuschemissionen der bis Juni 2024 erworbenen Fahrzeuge kleiner oder gleich den Werten laut Anlage III Phase 3 der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG für die entsprechende Fahrzeugklasse sind, die im Folgenden aufgeführt sind (Tabelle 2).

Vergeben wird eine Punktzahl, die im Verhältnis zum geringeren Geräuschemissionswert gegenüber dem Wert laut Anlage III in Bezug auf Phase 3 proportional steigt.

Tabelle 1. Grenzwerte in dB

Klasse	Beschreibung der Klasse	Grenzwerte in dB
M2	Masse \leq 2500 kg	69
M2	2500 kg < Masse \leq 3500 kg	71
M2	3500 kg < Masse \leq 5000 kg; Nennleistung des Motors \leq 135 kW	72
M2	3500 kg < Masse \leq 5000 kg; Nennleistung des Motors > 135 kW	72
M3	Nennleistung des Motors \leq 150 kW	73 ⁽¹⁾
M3	150 kW < Nennleistung des Motors \leq 250 kW	76 ⁽¹⁾
M3	Nennleistung des Motors > 250 kW	77 ⁽¹⁾

Gemäß der europäischen Verordnung Nr. 540/2014 werden die Grenzwerte für Fahrzeuge der Klasse M3, die mit der einschlägigen Definition von Geländefahrzeugen laut der Richtlinie 2007/46/EG Anlage II Teil A Punkt 4 übereinstimmen, um 2 dB(A) erhöht.

Die Grenzwerte werden für rollstuhlgerechte und beschussgeschützte Fahrzeuge gemäß der Definition laut der Richtlinie 2007/46/EG Anlage II um 2 dB(A) erhöht.

1) +2 Jahre für neue Fahrzeugtypen und +1 Jahr für die Zulassung von Neufahrzeugen.

Nachweis: Die technische Zulassungsdokumentation beifügen, die diese Informationen enthält, oder Prüfberichte, die auf den in der einschlägigen technischen Norm CUNA vorgesehenen Prüfverfahren basieren.

5. Elektrofahrzeuge mit regenerativem Bremssystem

Mit einer belohnenden technischen Punktzahl wird das Angebot an Elektrofahrzeugen (M2 und M3) bewertet, die mit einem regenerativen Bremssystem ausgestattet sind, mit welchem die beim Bremsen erzeugte Energie in den Traktionsbatterien gespeichert und im Bordnetz für die Traktion freigesetzt wird.

Nachweis: Vorlage der technischen Dokumentation des Fahrzeugs, aus welcher hervorgeht, dass dieses mit einem regenerativen Bremssystem ausgestattet ist.

6. Fahrzeugbeleuchtung und Anzeigen – Außenbeleuchtung

Das Angebot an Fahrzeugen (M2 und M3), die mit Full-LED-Außenbeleuchtung (oder einer alternativen Technologie mit mindestens gleichwertiger Effizienz und Lebensdauer) ausgestattet sind, wird mit einer belohnenden technischen Punktzahl bewertet. Unter Außenbeleuchtung sind Standlicht, Fahrtrichtungsanzeiger, Fernlicht, Abblendlicht, Nebelscheinwerfer, Nebelschlussleuchte, Rückfahrscheinwerfer, Bremsleuchten, Kennzeichenbeleuchtung und Seitenmarkierungsleuchten zu verstehen.

Nachweis: Vorlage der technischen Dokumentation des Fahrzeugs, aus welcher hervorgeht, dass dieses mit den geforderten Beleuchtungseinrichtungen und Anzeigen (Außenbeleuchtung) ausgestattet ist.

7. Verwendung von recycelten Materialien und biobasierten Kunststoffen

Für angebotene Fahrzeuge (M2 und M3) mit den folgenden Eigenschaften wird eine belohnende technische Punktzahl vergeben:

Unterkriterium a) Fahrzeuginnenverkleidung

Die Innenverkleidungen der Fahrzeuge bestehen aus Garnen aus recycelten Fasern und sind im Besitz von Zertifizierungen wie „Global Recycle Standard“ (GRS), „Remade in Italy“, „Plastica Seconda Vita“ oder gleichwertigen Zertifizierungen oder bestehen aus biobasierten Polymeren nach UNI EN 16640:2017 und sind im Besitz von Zertifizierungen, die garantieren können, dass der Ursprung des Rohstoffs auf biologischer Basis auf einer Wiederverwertungstätigkeit beruht oder dass es sich um ein durch andere Produktionsprozesse gewonnenes Unterprodukt handelt, wie beispielsweise „Global Recycle Standard“ (GRS), „Remade in Italy“, von gleichwertigen Zertifizierungen, die auf der Rückverfolgbarkeit der Materialien und der Massenbilanz basieren und von einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle ausgestellt wurden, oder von Zertifizierungen, welche die Umwelt Nachhaltigkeit der verwendeten erneuerbaren Rohstoffe garantieren, d.h., dass diese Rohstoffe, die nicht aus potenziell für die Verwendung als Lebensmittel nutzbarer Biomasse bestehen, nicht auf Flächen mit hohem Wert hinsichtlich der biologischen Vielfalt und mit hohem Kohlenstoffbestand

gemäß Art. 29 der Richtlinie (EU) Nr. 2018/2001 wie denen, die von der Europäischen Kommission anerkannt wurden¹³, gewonnen wurden.

Die Punkte müssen direkt proportional zum Gewichtsanteil an recycelten Fasern oder biobasierten Polymeren in der Innenverkleidung der angebotenen Fahrzeuge vergeben werden.

- 15 bis 30% (x Punkte)
- 30 bis 50% (Punkte $y > x$)
- mehr als 50% (Punkte $z > y$)

Unterkriterium b) Sitzpolsterung

Die Sitzpolsterungen bestehen aus recycelten Fasern und sind im Besitz von Zertifizierungen wie „Global Recycle Standard“ (GRS), „Remade in Italy“, „Plastica Seconda Vita“ oder gleichwertigen Zertifizierungen oder bestehen aus biobasierten Polymeren nach UNI EN 16640:2017 und sind im Besitz von Zertifizierungen, die garantieren können, dass der Ursprung des Rohstoffs auf biologischer Basis auf einer Wiederverwertungstätigkeit beruht oder dass es sich um ein durch andere Produktionsprozesse gewonnenes Unterprodukt handelt wie beispielsweise „Global Recycle Standard“ (GRS), „Remade in Italy“, von gleichwertigen Zertifizierungen, die auf der Rückverfolgbarkeit der Materialien und der Massenbilanz basieren und von einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle ausgestellt wurden, oder von Zertifizierungen, welche die Umweltnachhaltigkeit der verwendeten erneuerbaren Rohstoffe garantieren, d.h., dass diese Rohstoffe, die nicht aus potenziell für die Verwendung als Lebensmittel nutzbarer Biomasse bestehen, nicht auf Flächen mit hohem Wert hinsichtlich der biologischen Vielfalt und mit hohem Kohlenstoffbestand gemäß Art. 29 der Richtlinie (EU) Nr. 2018/2001 wie denen, die von der Europäischen Kommission anerkannt wurden, gewonnen wurden.

Die Punkte müssen direkt proportional zum Gewichtsanteil an recycelten Fasern oder biobasierten Polymeren in den Sitzpolsterungen der angebotenen Fahrzeuge vergeben werden.

- 15 bis 30% (x Punkte)
- 30 bis 50% (Punkte $y > x$)
- mehr als 50% (Punkte $z > y$)

Unterkriterium c) Teile aus Thermoplast

Die Fahrzeugteile aus Thermoplast sind aus recyceltem Kunststoff gefertigt und im Besitz von Zertifizierungen wie „Remade in Italy“, „Plastica Seconda Vita“ oder gleichwertigen Zertifizierungen, die auf der Rückverfolgbarkeit der Materialien und der Massenbilanz basieren und von einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle ausgestellt wurden, oder bestehen aus biobasiertem Kunststoff nach UNI EN 16640:2017 und sind im Besitz von Zertifizierungen, die garantieren können, dass der Ursprung des Rohstoffs auf biologischer Basis auf einer Wiederverwertungstätigkeit beruht oder dass es sich um ein durch andere Produktionsprozesse gewonnenes von gleichwertigen Zertifizierungen, die auf der Rückverfolgbarkeit der Materialien und der Massenbilanz basieren und von einer gemäß der Verordnung (EU) Nr. 765/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates akkreditierten Konformitätsbewertungsstelle ausgestellt wurden, oder von Zertifizierungen, welche die Umweltnachhaltigkeit der verwendeten erneuerbaren Rohstoffe garantieren, d.h., dass diese Rohstoffe, die nicht aus potenziell für die Verwendung als Lebensmittel nutzbarer Biomasse bestehen, nicht auf Flächen mit hohem Wert hinsichtlich der biologischen Vielfalt und mit hohem Kohlenstoffbestand

¹³ <https://ec.europa.eu/energy/en/topics/renewable-energy/biofuels/voluntary-schemes>.

gemäß Art. 29 der Richtlinie (EU) Nr. 2018/2001 wie denen, die von der Europäischen Kommission anerkannt wurden, gewonnen wurden.

Die Punkte müssen direkt proportional zum Gewichtsanteil an verwendetem recyceltem oder biobasiertem Kunststoff gegenüber dem Gesamtgewicht der Thermoplast-Teile, aus denen das Fahrzeug besteht, vergeben werden:

- 5 bis 15% (x Punkte)
- 15 bis 30% (y Punkte)
- mehr als 30% (z Punkte)

Sofern der Bieter nachweist, dass er aus nicht von ihm verschuldeten Gründen keinen Zugriff auf die erforderlichen Zertifizierungen hatte oder es ihm nicht gelungen ist, diese innerhalb der geforderten Fristen zu erhalten, kann er die obigen Voraussetzungen gemäß Abs. 2 Art. 82 GvD Nr. 50/2016 mit angemessenen technischen Unterlagen nachweisen, wenn diese für deren Nachweis geeignet sind.

Nachweis: Vorlage einer technischen Dokumentation der angebotenen Fahrzeuge, aus der Folgendes ersichtlich wird:

Unterkriterium a) und b) hinsichtlich der Innenverkleidung aus Stoff und der Sitzpolsterung: der Gewichtsanteil in Prozent an recycelten Fasern und die Angaben zu den besessenen Zertifizierungen oder, sofern diese aus biobasierten Polymeren bestehen, die Art des verwendeten biologischen erneuerbaren Materials und der entsprechende Ursprung, mit Angaben zu den besessenen Zertifizierungen;

Unterkriterium c): die Liste der Teile aus recyceltem oder biobasiertem Kunststoff, die Angaben zu den besessenen Zertifizierungen, das Gewicht des recycelten oder biobasierten Kunststoffs gegenüber dem Gesamtgewicht des Thermoplastmaterials sämtlicher Fahrzeugbauteile, die keine Innenverkleidungen aus Stoff und keine Polsterungen sind. Der einzige Verfahrensverantwortliche oder der Verantwortliche für die Vertragsausführung behält sich das Recht vor, die zumindest stichprobenartige Übermittlung dieser Zertifizierungen zu fordern.

8. *Recycling und Wiederverwertung der Elektrobatterien nach Ende deren Lebensdauer*

Was Hybrid- und Elektrofahrzeuge (M2 und M3) betrifft, werden in den folgenden Fällen belohnende technische Punkte vergeben:

Unterkriterium a) Lithium-Altballerrien: Speicherpakete und Metallwiederverwertung

- Der Hersteller der angebotenen Fahrzeuge oder der Hersteller/Importeur der Traktionsbatterie hat mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem einen Vertrag abgeschlossen, auf dessen Grundlage alle für die Traktion von Elektro- und Hybridfahrzeugen genutzten Lithium-Altballerrien sowohl der Wiederverwertung und dem Wiederausammenbau in Speicherpaketen für die Speicherung von Energie aus erneuerbaren Quellen als auch der Wiederverwertung der Metalle (Lithium, Kobalt, Nickel und sonstige Schwermetalle) zugeführt werden (X Punkte).
- Der Hersteller der angebotenen Fahrzeuge oder der Hersteller/Importeur der Traktionsbatterie hat mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem einen Vertrag abgeschlossen, auf dessen Grundlage alle für die Traktion von Elektro- und Hybridfahrzeugen genutzten Lithium-Altballerrien der Wiederverwertung und dem Wiederausammenbau in Speicherpaketen für die Speicherung von Energie aus erneuerbaren Quellen zugeführt werden (0,5X Punkte).
- Der Hersteller der angebotenen Fahrzeuge oder der Hersteller/Importeur der Traktionsbatterie hat mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem einen Vertrag abgeschlossen, auf dessen Grundlage bezüglich aller für die Traktion von Elektro- und Hybridfahrzeugen

genutzten Lithium-Alt-Batterien ein Prozess zur Wiederverwertung der Metalle (Lithium, Kobalt, Nickel und sonstige enthaltene Metalle) durchgeführt wird (0,5X Punkte).

Unterkriterium b) Prozess zur Wiederverwertung der Metalle aus Alt-Batterien

Wenn es sich beim Prozess zur Wiederverwertung der Metalle (Lithium, Kobalt, Nickel und sonstige enthaltene Metalle) hinsichtlich der für die Traktion von Elektro- und Hybridfahrzeugen genutzten Lithium-Alt-Batterien um ein Niedertemperaturverfahren handelt, werden weitere technische Punkte vergeben (Y Punkte, die den 0,5X Punkten hinzuzufügen sind).

Unterkriterium c) Effizientere und wiederverwertbare Batterien

Wenn die für die Traktion der Elektro- und Hybridfahrzeuge genutzten Batterien mit im Vergleich zu den Lithium-Batterien effizienteren und wiederverwertbaren Materialien hergestellt wurden (Z Punkte).

Nachweis: *Unterkriterium a) und b)*: Der Vergabestelle eine Erklärung mit den Daten der Person, die den Vertrag mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem abgeschlossen hat, und eine Kopie des betreffenden Vertrags vorlegen, mit dem nachgewiesen wird, dass die Elektro-Alt-Batterien den Anlagen für die Montage von Elektrobatterien und/oder den Aufbereitungsanlagen für die Wiederverwertung der Metalle zugeführt werden und in dem die Technik der Metallwiederverwertungsanlage beschrieben ist, auch unter Angabe der Daten der einheitlichen Umweltgenehmigung oder der normalen Genehmigung (laut Art. 208 GvD 152/2006) der Anlagen, denen die Lithium-Alt-Batterien für Traktion zugeführt werden.

Unterkriterium c): Die technisch-wissenschaftliche Dokumentation der Batterien vorlegen, mit welcher die erhöhte Speicherkapazität und erhöhte Lebensdauer im Vergleich zu den Lithiumbatterien (IEC 62660) und die Wiederverwertbarkeit des Materials nachgewiesen werden.

F. MINDESTUMWELTKRITERIEN FÜR ANKAUF, LEASING, MIETE UND VERLEIH VON FAHRZEUGEN ZUR GÜTERBEFÖRDERUNG (KLASSE N2 UND N3)¹⁴

(CPV 34130000-7 Kraftfahrzeuge für den Gütertransport; CPV 34140000-0 Schwerlastfahrzeuge).

Die Mindestumweltkriterien gelten nicht für die Fahrzeuge laut Art. 2 Abs. 2 Buchst. a), c) und d) sowie Art. 2 Abs. 3 Buchst. a), b) und c) der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie laut Anlage I Teil A Punkt 5.2 und 5.7 dieser Verordnung.

Bei den Fahrzeugen der Klasse N2 und N3 sind nachfolgende ausgeschlossen:

- landwirtschaftliche oder forstwirtschaftliche Fahrzeuge im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 167/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates;
- Kettenfahrzeuge;
- Fahrzeuge, die ausschließlich für den Einsatz durch die Streitkräfte entworfen und hergestellt oder dafür angepasst wurden;

¹⁴Fahrzeugklassen N2 und N3 laut Art. 4 der Verordnung (EU) 2018/858 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2018 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 715/2007 und (EG) Nr. 595/2009 und zur Aufhebung der Richtlinie 2007/46/EG.

- Fahrzeuge, die hauptsächlich für den Einsatz auf Baustellen, in Steinbrüchen, in Häfen oder auf Flughäfen entworfen und hergestellt wurden;
- Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Brandschutzdienste und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit zuständigen Kräfte entworfen und hergestellt wurden oder dafür angepasst wurden. Dazu gehören das nationale Feuerwehrcorps, die staatlichen und lokalen Polizeikräfte, die Sozial- und Gesundheitsdienste, die erbracht werden, um die Grundversorgung zu garantieren;
- Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, die speziell für die Verrichtung von Arbeiten entworfen und hergestellt wurden und bauartbedingt nicht zur Beförderung von Personen oder Gütern geeignet sind und die keine auf einem Kraftfahrzeugfahrgestell montierte Maschinen sind. Diese Fahrzeuge umfassen die Fahrzeuge für die Straßeninstandhaltung wie Schneeräumfahrzeuge;
- beschussgeschützte Fahrzeuge; Kranfahrzeuge.

a) TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

Gemäß Art. 34 Abs. 1 und 3 GvD Nr. 50/2016 fügt die Vergabestelle in die Projekt- und Ausschreibungsunterlagen für den Ankauf, das Leasing, die Miete und den Verleih von sowohl neuen als auch gebrauchten Fahrzeugen zur Güterbeförderung (Klasse N2 und N3) die folgenden technischen Spezifikationen ein:

1. Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen

Auch wenn die Vergabestellen aufgefordert sind, die Ausschreibung in unterschiedliche Lose aufzuteilen, muss es sich bei mindestens 10% (bis zum 31. Dezember 2025) bzw. mindestens 15% (ab dem 1. Jänner 2026) an der Gesamtzahl¹⁵ der ausschreibungsgegenständlichen Fahrzeuge der Klassen N2 und N3 um saubere schwere Nutzfahrzeuge handeln, d.h. solche, die mit alternativen Kraftstoffen oder Energiequellen betrieben werden, die bei der Lieferung von Energie für den Transport zumindest teilweise als Ersatz für fossile Erdölquellen fungieren und zu dessen Dekarbonisierung beitragen und die Umweltleistungen des Verkehrssektors verbessern können, wie beispielsweise Strom, Wasserstoff, Biobrennstoffe, synthetische und paraffinhaltige Brennstoffe, Erdgas einschließlich Biomethan in Gasform (komprimiertes Erdgas – CNG) und in flüssiger Form (Flüssigerdgas – LNG) und Autogas (LPG).¹⁶

Sofern der Anteil von 10% bzw. 15% an der Gesamtzahl der ausschreibungsgegenständlichen Fahrzeuge einer Dezimalziffer entspricht, muss die Anzahl der anzubietenden „sauberen“ Fahrzeuge aufgerundet werden.

Die Schadstoffemissionen eines jeden angebotenen Fahrzeugs, das sich von den oben angegebenen sauberen schweren Nutzfahrzeugen unterscheidet, müssen kleiner oder zumindest gleich den Werten gemäß den geltenden Rechtsvorschriften über die Zulassung, oder, bei Gebrauchtfahrzeugen, den Werten für die „Euroklasse“ unmittelbar vor der Klasse sein, die zwecks Zulassung zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ausschreibungsbekanntmachung oder der Anforderung von Angeboten gilt.

Nachweis: Bei N2- und N3-Fahrzeugen Folgendes angeben: Hersteller, Handelsbezeichnung, Klasse, Antrieb (Verbrennungsmotor, Elektro-, Hybrid-, Wasserstofffahrzeug), Antriebsart und „Euroklasse“.

¹⁵ Die Vergabestelle kann direkt die Anzahl der anzubietenden „sauberen“ Fahrzeuge angeben.

¹⁶ Ausgenommen sind gemäß Art. 4 Buchst. b) der Richtlinie (EU) 2019/1161 Kraftstoffe, die aus Rohstoffen mit einem hohen Risiko indirekter Landnutzungsänderungen erzeugt wurden, für die gemäß Artikel 26 der Richtlinie (EU) 2018/2001 des Europäischen Parlaments und des Rates eine erhebliche Ausweitung des Erzeugungsgebiets auf Flächen mit hohem Kohlenstoffbestand zu verzeichnen ist.

Bei Neufahrzeugen der Klassen N2 und N3, die keine reinen Elektro- oder Wasserstofffahrzeuge sind, für jeden Typ/jede Variante/Version des Fahrzeugs die bei der Zulassung gemessenen Schadstoffemissionswerte angeben. Hierfür müssen die vom mit der Zulassung beauftragten technischen Dienst für die Übereinstimmungsprüfung der Schadstoffemissionsgrenzen gemäß dem geltenden Prüfzyklus erstellten Prüfberichte vorgelegt werden. Wurde das Fahrzeug in einem Drittland zugelassen, die auf den Verfahren laut der Verordnung Nr. 595/2009 basierenden Prüfberichte beifügen, aus denen die Schadstoffemissionen eines jeden Fahrzeugs hervorgehen.

Bei Gebrauchtfahrzeugen, die keinen reinen Elektro- oder Wasserstoffantrieb besitzen, müssen die Kopien der Kfz-Scheine vorgelegt werden.

b) BELOHNENDE BEWERTUNGSKRITERIEN

Sofern die Vergabestelle das beste Preis-Leistungs-Verhältnis für die Zuschlagserteilung des Auftrags heranzieht, berücksichtigt sie eins oder mehrere der folgenden belohnenden Bewertungskriterien in den Ausschreibungsunterlagen und ordnet diesen einen erheblichen Anteil der Gesamtpunktzahl zu:

1. Systeme für die automatische Reifendruckkontrolle

Das Angebot an Fahrzeugen (N2 und N3), die mit einem automatischen System für die Reifendruckkontrolle ausgestattet sind, wird mit einer belohnenden technischen Punktzahl bewertet.

Nachweis: Vorlage der technischen Dokumentation des Fahrzeugs, aus welcher hervorgeht, dass dieses mit der geforderten Einrichtung ausgestattet ist.

2. Klimaanlage

Das Angebot an Fahrzeugen (N2 und N3), die mit einer Klimaanlage mit einem Kältemittel ausgestattet sind, dessen Treibhauspotenzial (GWP-Wert) unter 150 liegt, wird mit einer belohnenden technischen Punktzahl bewertet.

Nachweis: Vorlage einer Erklärung des Fahrzeugherstellers für das spezifische Modell und die spezifische Version des im Rahmen der Ausschreibung angebotenen Fahrzeugs, aus der die folgenden Informationen hervorgehen: Name des für die Klimaanlage genutzten Kältemittels mit Angabe des entsprechenden GWP-Werts (Anlagen I und II der Verordnung (EU) Nr. 517/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über fluorierte Treibhausgase und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 842/2006). Bei Verwendung eines Kältemittelgemischs den Namen der einzelnen Kältemittel, die Zusammensetzung des verwendeten Kältemittelgemischs und den GWP-Wert der einzelnen Stoffe und die entsprechende Summe angeben, die gemäß den Angaben in Anlage IV zur Verordnung (EU) Nr. 517/2014 berechnet wird.

3. Geräuschemissionen

Eine technische Punktzahl wird vergeben, wenn die Geräuschemissionen der bis Juni 2024 erworbenen Fahrzeuge kleiner oder gleich den Werten laut Anlage III Phase 3 der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG für die entsprechende Fahrzeugklasse sind, die im Folgenden aufgeführt sind (Tabelle 3).

Vergeben wird eine Punktzahl, die im Verhältnis zum geringeren Geräuschemissionswert gegenüber dem Wert laut Anlage III in Bezug auf Phase 3 proportional steigt.

Tabelle 1: Grenzwerte in dB

Klasse	Beschreibung der Klasse	Grenzwerte in dB
N2	Nennleistung des Motors \leq 135 kW	74 ⁽¹⁾
N2	Nennleistung des Motors $>$ 135 kW	75 ⁽¹⁾
N3	Nennleistung des Motors \leq 150 kW	76 ⁽¹⁾
N3	150 kW $<$ Nennleistung des Motors \leq 250 kW	77 ⁽¹⁾
N3	Nennleistung des Motors $>$ 250 kW	79 ⁽¹⁾

europäischen Verordnung Nr. 540/2014 werden die Grenzwerte für Fahrzeuge der Klasse N3, die mit der einschlägigen Definition von Geländefahrzeugen laut der Richtlinie 2007/46/EG Anlage II Teil A Punkt 4 übereinstimmen, um 2 dB(A) erhöht.

Die Grenzwerte werden für rollstuhlgerechte und beschussgeschützte Fahrzeuge gemäß der Definition laut der Richtlinie 2007/46/EG Anlage II um 2 dB(A) erhöht.

(1) +2 Jahre für neue Fahrzeugtypen und +1 Jahr für die Zulassung von Neufahrzeugen.

Nachweis: Die technischen Zulassungsunterlagen vorlegen, in denen diese Informationen enthalten sind, oder Prüfberichte der gemäß den Angaben in Anlage II „Verfahren und Geräte zur Messung der Geräuschentwicklung von Kraftfahrzeugen“ der Verordnung (EU) Nr. 540/2014 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. April 2014 über den Geräuschpegel von Kraftfahrzeugen und von Austauschschalldämpferanlagen sowie zur Änderung der Richtlinie 2007/46/EG und zur Aufhebung der Richtlinie 70/157/EWG oder gleichwertigen regulatorischen Bestimmungen durchgeführten Tests.¹⁷

4. Recycling und Wiederverwertung der Elektrobatterien nach Ende deren Lebensdauer

Was Hybrid- und Elektrofahrzeuge (N2 und N3) betrifft, werden in den folgenden Fällen belohnende technische Punkte vergeben:

Unterkriterium a) Lithium-Alt-Batterien: Speicherpakete und Metallwiederverwertung

- Der Hersteller der angebotenen Fahrzeuge oder der Hersteller/Importeur der Traktionsbatterie hat mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem einen Vertrag abgeschlossen, auf dessen Grundlage alle für die Traktion von Elektro- und Hybridfahrzeugen genutzten Lithium-Alt-Batterien sowohl der Wiederverwertung und dem Wiederausammenbau in Speicherpaketen für die Speicherung von Energie aus erneuerbaren Quellen als auch der Wiederverwertung der Metalle (Lithium, Kobalt, Nickel und sonstige Schwermetalle) zugeführt werden (X Punkte).
- Der Hersteller der angebotenen Fahrzeuge oder der Hersteller/Importeur der Traktionsbatterie hat mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem einen Vertrag abgeschlossen, auf dessen Grundlage alle für die Traktion von Elektro- und Hybridfahrzeugen genutzten Lithium-Alt-Batterien der Wiederverwertung und dem Wiederausammenbau in Speicherpaketen für die Speicherung von Energie aus erneuerbaren Quellen zugeführt werden (0,5X Punkte).

¹⁷ Regelung Nr. 51 der Wirtschaftskommission der Vereinten Nationen für Europa (UNECE) – Einheitliche Bedingungen für die Genehmigung der Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern hinsichtlich ihrer Geräuschemissionen, Änderungsserie 03

- Der Hersteller der angebotenen Fahrzeuge oder der Hersteller/Importeur der Traktionsbatterie hat mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem einen Vertrag abgeschlossen, auf dessen Grundlage bezüglich aller für die Traktion von Elektro- und Hybridfahrzeugen genutzten Lithium-Alt-Batterien ein Prozess zur Wiederverwertung der Metalle (Lithium, Kobalt, Nickel und sonstige enthaltene Metalle) durchgeführt wird (0,5X Punkte).

Unterkriterium b) Prozess zur Wiederverwertung der Metalle aus Batterien

Wenn es sich beim Prozess zur Wiederverwertung der Metalle (Lithium, Kobalt, Nickel und sonstige enthaltene Metalle) hinsichtlich der für die Traktion von Elektro- und Hybridfahrzeugen genutzten Lithium-Alt-Batterien um ein Niedertemperaturverfahren handelt, werden weitere technische Punkte vergeben (Y Punkte, die den 0,5X Punkten hinzuzufügen sind).

Unterkriterium c) Effizientere und wiederverwertbare Batterien

Wenn die für die Traktion der Elektro- und Hybridfahrzeuge genutzten Batterien mit im Vergleich zu den Lithium-Batterien effizienteren und wiederverwertbaren Materialien hergestellt wurden (Z Punkte).

Nachweis: *Unterkriterium a) und b)*: Der Vergabestelle eine Erklärung mit den Daten der Person, die den Vertrag mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem abgeschlossen hat, und eine Kopie des betreffenden Vertrags vorlegen, mit dem nachgewiesen wird, dass die Elektro-Alt-Batterien den Anlagen für die Montage von Elektrobatterien und/oder den Aufbereitungsanlagen für die Wiederverwertung der Metalle zugeführt werden und in dem die Technik der Metallwiederverwertungsanlage beschrieben ist, auch unter Angabe der Daten der einheitlichen Umweltgenehmigung oder der normalen Genehmigung (laut Art. 208 GvD 152/2006) der Anlagen, denen die Lithium-Alt-Batterien für Traktion zugeführt werden.

Unterkriterium c): Die technisch-wissenschaftliche Dokumentation der Batterien vorlegen, mit welcher die erhöhte Speicherkapazität und erhöhte Lebensdauer im Vergleich zu den Lithiumbatterien (IEC 62660) und die Wiederverwertbarkeit des Materials nachgewiesen werden.

G. MINDESTUMWELTKRITERIEN FÜR ANKAUF, LEASING, MIETE, VERLEIH VON ZWEI-, DREI- ODER VIERRÄDRIGEN KRAFTFAHRZEUGEN (L1E, L2E, L3E, L4E, L5E, L6E, L7E)¹⁸

(CPV 34410000-4 Motorräder; CPV 34420000-7 Motorroller und Fabrräder mit Hilfsmotor)

Die Mindestumweltkriterien gelten nicht für die folgenden zwei-, drei- und vierrädrigen Kraftfahrzeuge:

- Fahrzeuge, die ausschließlich für den Einsatz durch die Streitkräfte entworfen und hergestellt oder dafür angepasst wurden;
- Fahrzeuge, die für den Einsatz durch den Katastrophenschutz, die Brandschutzdienste und die für die Aufrechterhaltung der öffentlichen Ordnung und Sicherheit zuständigen Kräfte entworfen und hergestellt wurden oder dafür angepasst wurden. Dazu gehören das nationale Feuerwehrcorps, die staatlichen und lokalen Polizeikräfte, die Sozial- und Gesundheitsdienste, die erbracht werden, um die Grundversorgung sowie gesundheitliche Noteinsätze (Krankenwagen) zu garantieren.

¹⁸Fahrzeugklasse L laut Art. 4 der Verordnung (EU) 168/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2013 über die Genehmigung und die Marktüberwachung von zwei- oder dreirädrigen und vierrädrigen Fahrzeugen.

a) TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

Gemäß Art. 34 Abs. 1 und 3 GvD Nr. 50/2016 fügt die Vergabestelle in die Projekt- und Ausschreibungsunterlagen für den Ankauf, das Leasing, die Miete und den Verleih von sowohl neuen als auch gebrauchten zwei-, drei- oder vierrädrigen Kraftfahrzeugen (L1e, L2e, L3e, L4e, L5e, L6e, L7e) die folgenden technischen Spezifikationen ein:

1. Treibhausgas- und Luftschadstoffemissionen

Bei mindestens 50%¹⁹ an der Gesamtzahl der ausschreibungsgegenständlichen Fahrzeuge der Klasse L muss es sich um ausschließlich mit Strom betriebene Fahrzeuge handeln, auch wenn die Vergabestellen aufgefordert sind, die Ausschreibung in unterschiedliche Lose aufzuteilen.

Sofern der Anteil von 50% an der Gesamtzahl der ausschreibungsgegenständlichen Fahrzeuge einer Dezimalziffer entspricht, muss die Anzahl der anzubietenden „sauberen“ Fahrzeuge aufgerundet werden.

Fahrzeuge für die Stadtpolizei: Bei mindestens 10%²⁰ an der Gesamtzahl der ausschreibungsgegenständlichen Fahrzeuge der Klasse L muss es sich um ausschließlich mit Strom betriebene Fahrzeuge handeln, auch wenn die Vergabestellen aufgefordert sind, die Ausschreibung in unterschiedliche Lose aufzuteilen. Der Anteil von 10 % gilt beim Ankauf von mindestens zehn Fahrzeugen.

Sofern der Anteil von 10% an der Gesamtzahl der ausschreibungsgegenständlichen Fahrzeuge einer Dezimalziffer entspricht, muss die Anzahl der anzubietenden „sauberen“ Fahrzeuge aufgerundet werden.

Die Schadstoffemissionen der abgesehen von den oben angegebenen weiteren angebotenen Fahrzeuge müssen kleiner oder zumindest gleich den Werten gemäß den geltenden Rechtsvorschriften über die Zulassung oder bei Gebrauchtfahrzeugen den Werten für die „Euroklasse“ unmittelbar vor der Klasse sein, die zwecks Zulassung zum Zeitpunkt der Veröffentlichung der Ausschreibungsbekanntmachung oder der Anforderung von Angeboten gilt.

Nachweis: Hersteller, Handelsbezeichnung, Klasse, Antrieb (Verbrennungs-, Elektromotor), Antriebsart und „Euroklasse“ angeben und ein technisches Datenblatt für jedes angebotene Fahrzeug beifügen.

b) BELOHNENDE BEWERTUNGSKRITERIEN

Sofern die Vergabestelle das beste Preis-Leistungs-Verhältnis für die Zuschlagserteilung des Auftrags heranzieht, berücksichtigt sie eins oder mehrere der folgenden belohnenden Bewertungskriterien in den Ausschreibungsunterlagen und ordnet diesen einen erheblichen Anteil der Gesamtpunktzahl zu:

1. Fahrzeugbeleuchtung und Anzeigen

Mit einer belohnenden technischen Punktzahl wird das Angebot an Fahrzeugen bewertet, die mit aus lichtemittierenden Dioden (LED) (oder einer alternativen Technologie mit einer mindestens

¹⁹ Die Vergabestelle kann direkt die Anzahl der anzubietenden „sauberen“ Fahrzeuge angeben.

²⁰ Die Vergabestelle kann direkt die Anzahl der anzubietenden „sauberen“ Fahrzeuge angeben.

gleichwertigen Effizienz und Lebensdauer) bestehenden Fahrzeugbeleuchtungen und Anzeigen ausgestattet sind.

Nachweis: Vorlage der technischen Dokumentation des Fahrzeugs, aus welcher hervorgeht, dass dieses mit den geforderten Beleuchtungseinrichtungen und Anzeigen ausgestattet ist.

2. Neue Elektrofahrzeuge: Erweiterung der Garantie für die Elektrobatterien

Unterkriterium a): Das Angebot an Elektrofahrzeugen, deren Garantie für die Elektrobatterie mindestens 5 Jahre bei unbegrenzter Kilometerzahl beträgt, wird mit einer belohnenden technischen Punktzahl bewertet.

Unterkriterium b): Eine belohnende technische Punktzahl wird vergeben, wenn die Garantieverweiterung 5 Jahre bei unbegrenzter Kilometerzahl überschreitet, und zwar proportional zu den zusätzlichen Jahren.

Unterkriterium c): Bei batterielosen Fahrzeugen mit einer separat im Rahmen eines operativen Leasings gelieferten Batterie wird das Angebot an Elektrofahrzeugen, für welche der Lieferant in der Lage ist, einen „Wartungsplan“ für die Elektrobatterie zu liefern, mit einer belohnenden technischen Punktzahl bewertet.

Nachweis:

Unterkriterium a) und b): Für die angebotenen Fahrzeuge die Unterlagen bezüglich der Garantie der elektrischen Traktionsbatterie einreichen.

Unterkriterium c): Bei batterielosen Fahrzeugen mit einer separat im Rahmen eines operativen Leasings gelieferten Batterie eine Kopie des „Wartungsplans“ der elektrischen Traktionsbatterie einreichen.

3. Elektrofahrzeuge: entfernbare Batterien und regeneratives Bremssystem

Unterkriterium a): Das Angebot an Elektrofahrzeugen, die mit entfernbaren Batterien ausgestattet sind, welche mittels häuslicher Ladesysteme oder herkömmlichen Ladeinfrastrukturen aufgeladen werden können, wird mit einer belohnenden technischen Punktzahl bewertet.

Unterkriterium b): Das Angebot an Elektrofahrzeugen, die mit einem regenerativen Bremssystem ausgestattet sind, wird mit einer belohnenden technischen Punktzahl bewertet.

Nachweis:

Unterkriterium a) und b): Vorlage der technischen Dokumentation, aus welcher die Art der Elektrobatterie (entfernbar oder nicht), mit welcher die Elektrofahrzeuge ausgestattet sind, und/oder hervorgeht, dass diese mit einem regenerativen Bremssystem ausgestattet sind.

4. Recycling und Wiederverwertung der Elektrobatterien nach Ende deren Lebensdauer

Was Elektrofahrzeuge betrifft, werden in den folgenden Fällen belohnende technische Punkte vergeben:

Unterkriterium a) Lithium-Alt-Batterien: Speicherpakete und Metallwiederverwertung

- Der Hersteller der angebotenen Fahrzeuge oder der Hersteller/Importeur der Traktionsbatterie hat mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem einen Vertrag abgeschlossen, auf dessen Grundlage alle für die Traktion von Elektrofahrzeugen genutzten Lithium-Alt-Batterien sowohl der Wiederverwertung und dem Wiederausammenbau in Speicherpaketen für die

- Speicherung von Energie aus erneuerbaren Quellen als auch der Wiederverwertung der Metalle (Lithium, Kobalt, Nickel und sonstige Schwermetalle) zugeführt werden (X Punkte).
- Der Hersteller der angebotenen Fahrzeuge oder der Hersteller/Importeur der Traktionsbatterie hat mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem einen Vertrag abgeschlossen, auf dessen Grundlage alle für die Traktion von Elektrofahrzeugen genutzten Lithium-Alt-Batterien der Wiederverwertung und dem Wiederausammenbau in Speicherpaketen für die Speicherung von Energie aus erneuerbaren Quellen zugeführt werden (0,5X Punkte).
 - Der Hersteller der angebotenen Fahrzeuge oder der Hersteller/Importeur der Traktionsbatterie hat mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem einen Vertrag abgeschlossen, auf dessen Grundlage bezüglich aller für die Traktion von Elektrofahrzeugen genutzten Lithium-Alt-Batterien ein Prozess zur Wiederverwertung der Metalle (Lithium, Kobalt, Nickel und sonstige enthaltene Metalle) durchgeführt wird (0,5X Punkte).

Unterkriterium b) Prozess zur Wiederverwertung der Metalle aus Alt-Batterien

Wenn es sich beim Prozess zur Wiederverwertung der Metalle (Lithium, Kobalt, Nickel und sonstige enthaltene Metalle) hinsichtlich der für die Traktion von Elektrofahrzeugen genutzten Lithium-Alt-Batterien um ein Niedertemperaturverfahren handelt, werden weitere technische Punkte vergeben (Y Punkte, die den 0,5X Punkten hinzuzufügen sind).

Unterkriterium c) Effizientere und wiederverwertbare Batterien

Wenn die für die Traktion der Elektrofahrzeuge genutzten Batterien mit im Vergleich zu den Lithium-Batterien effizienteren und wiederverwertbaren Materialien hergestellt wurden (Z Punkte).

Nachweis: *Unterkriterium a) und b)*: Der Vergabestelle eine Erklärung mit den Daten der Person, die den Vertrag mit dem kollektiven oder individuellen Entsorgungssystem abgeschlossen hat, und eine Kopie des betreffenden Vertrags vorlegen, mit dem nachgewiesen wird, dass die Elektro-Alt-Batterien den Anlagen für die Montage von Elektrobatterien und/oder den Aufbereitungsanlagen für die Wiederverwertung der Metalle zugeführt werden und in dem die Technik der Metallwiederverwertungsanlage beschrieben ist, auch unter Angabe der Daten der einheitlichen Umweltgenehmigung oder der normalen Genehmigung (laut Art. 208 GvD 152/2006) der Anlagen, denen die Lithium-Alt-Batterien für Traktion zugeführt werden.

Unterkriterium c): Die technisch-wissenschaftliche Dokumentation der Batterien vorlegen, mit welcher die erhöhte Speicherkapazität und erhöhte Lebensdauer im Vergleich zu den Lithiumbatterien (IEC 62660) und die Wiederverwertbarkeit des Materials nachgewiesen werden.

H. MINDESTUMWELTKRITERIEN FÜR DEN ANKAUF VON SCHMIERFETTEN UND -ÖLEN FÜR STRASSENFAHRZEUGE

(CPV 09211900-0 Schmieröle für Traktion; CPV 09211000-1 Schmieröle und Schmierstoffe; CPV 09211100-2 Motorenöle; CPV 24951100-6 Schmiermittel; CPV 24951000-5 Schmierfette und Schmiermittel; CPV 09211600-7 Öle zur Verwendung in hydraulischen Systemen sowie zu anderer Verwendung)

a) TECHNISCHE SPEZIFIKATIONEN

Gemäß Art. 34 Abs. 1 und 3 GvD Nr. 50/2016 fügt die Vergabestelle in die Projekt- und Ausschreibungsunterlagen die folgenden technischen Spezifikationen ein:

1. Schmierfette und Schmieröle: Kompatibilität mit den Fahrzeugen, für welche diese bestimmt sind

Damit die folgenden Kategorien von Schmierfetten und Schmierölen, die ausschließlich versehentlich in die Umwelt eingeleitet werden dürfen und die nach ihrem Gebrauch wiederaufbereitet, recycelt oder entsorgt werden können:

- Schmierfette und Schmieröle für leichte und schwere Nutzfahrzeuge (einschließlich Motorenölen);
- Schmierfette und Schmieröle für Kraftfahrzeuge (einschließlich Motorenölen);
- Schmierfette und Schmieröle für geschlossene Getriebe und Getriebesysteme der Fahrzeuge,

in den MUK-gegenständlichen Fahrzeugen genutzt und somit im Rahmen der Dienstleistungsverträge oder Lieferungen von den Vergabestellen erworben werden können, müssen sie mit den Fahrzeugen, für welche sie bestimmt sind, kompatibel sein, und zwar unter Berücksichtigung der Angaben des Fahrzeugherstellers, die in der technischen Dokumentation „Betriebs- und Wartungsanleitung des Fahrzeugs“ enthalten sind.

Unter Berücksichtigung der im Einklang mit der Kfz-Gruppenfreistellungsverordnung (MVBER) erlassenen technischen Spezifikationen und sofern der Fahrzeughersteller nicht erklärt, dass die Nutzung von biologisch abbaubaren und/oder wiederaufbereiteten mineralischen Schmierstoffen nicht mit dem Fahrzeug kompatibel ist, und somit nicht die Garantie erlöschen lässt, besteht die Lieferung von Schmierfetten und Schmierölen aus biologisch abbaubaren und/oder wiederaufbereiteten Produkten, welche die technischen Referenzspezifikationen laut Punkt 2 und 3 erfüllen, oder aus biologisch abbaubaren Schmierstoffen, die das EU-Ecolabel oder gleichwertige Umweltzeichen besitzen.

2. Biologisch abbaubare Schmierfette und Schmieröle

Die biologisch abbaubaren Schmierfette und Schmieröle müssen mit dem EU-Ecolabel oder gleichwertigen Umweltzeichen gemäß UNI EN ISO 14024 versehen sein oder die folgenden Umweltvoraussetzungen erfüllen.

a) Biologische Abbaubarkeit

Die Voraussetzungen hinsichtlich der biologischen Abbaubarkeit der organischen Verbindungen und der potenziellen Bioakkumulation müssen für jeden willentlich hinzugefügten oder gebildeten Stoff erfüllt sein, der in einer Konzentration von $\geq 0,10\%$ p/p im Endprodukt enthalten ist.

Das Endprodukt enthält keine Stoffe in einer Konzentration von $\geq 0,10\%$ p/p, die gleichzeitig biologisch nicht abbaubar und (potenziell) bioakkumulierbar sind.

Der Schmierstoff kann einen oder mehrere Stoffe enthalten, die einen bestimmten Grad an biologischer Abbaubarkeit und Bioakkumulation nach einer bestimmten Korrelation zwischen kumulativer Massenkonzentration (% p/p) der Stoffe und biologischer Abbaubarkeit und Bioakkumulation gemäß den Angaben in Tabelle 1 aufweisen.

Tabelle 1. Grenzen des kumulativen Massenanteils (% p/p) der im Endprodukt enthaltenen Stoffe in Bezug auf die biologische Abbaubarkeit und auf das Bioakkumulationspotenzial.

	ÖLE	FETTE
Unter aeroben Bedingungen biologisch leicht abbaubar	>90	>80
Unter aeroben Bedingungen biologisch inhärent abbaubar	≤ 10	≤ 20
Weder biologisch abbaubar noch bioakkumulierbar	≤ 5	≤ 15
Nicht biologisch abbaubar, aber bioakkumulierbar	$\leq 0,1$	$\leq 0,1$

b) *Bioakkumulation*

Das Bioakkumulationspotenzial muss nicht ermittelt werden, wenn der Stoff

- eine molekulare Masse (MM) > 800 g/mol und einen Molekulardurchmesser > 1,5 nm (> 15 Å) aufweist oder
- einen Octanol-Wasser-Verteilungskoeffizienten (log Kow) von < 3 oder > 7 hat oder
- einen gemessenen Biokonzentrationsfaktor (BCF) ≤ 100 l/kg aufweist oder
- ein Polymer ist, dessen Fraktion mit molekularer Masse < 1000 g/mol weniger als 1% beträgt.

Nachweis: Die Produkte unter Angabe der Firma des Herstellers, des Handelsnamens des Produkts und des Umweltzeichens auflisten. Ist das Produkt nicht mit dem EU-Ecolabel, sondern mit sonstigen Umweltzeichen laut UNI EN ISO 14024 versehen, müssen die Eigenschaften des jeweiligen Umweltzeichens einschließlich derer technischer Art angegeben werden.

Besitzt das Produkt kein Umweltzeichen, muss die Konformität mit dem Kriterium der biologischen Abbaubarkeit und des Bioakkumulationspotenzials mittels Prüfberichte nachgewiesen werden, die von einem nach UNI EN ISO 17025 akkreditierten Labor ausgestellt wurden.

Dieses Labor muss daher

- eine urkundliche Prüfung der Sicherheitsdatenblätter (SDB) der in der Formulierung des Produkts verwendeten Inhaltsstoffe und der SDB des Produkts und/oder sonstiger spezifischer Informationen durchführen (z.B. Ermittlung der Stoffe, aus denen die Formulierung besteht und die in der jüngsten Version der LuSC-Liste (Lubricant Substance Classification List) des Beschlusses (EU) 2018/1702 der Kommission vom 8. November 2018 enthalten sind, oder der wissenschaftlichen Literatur entnommene Daten), welche die biologische Abbaubarkeit und ggf. die (potenzielle) Bioakkumulation nachweisen.

Fehlen diese Daten, muss das Labor einen oder mehrere der in den Tabellen 2 und 3 angegebenen Tests durchführen, um die Konformität mit dem Kriterium der biologischen Abbaubarkeit und des Bioakkumulationspotenzials zu garantieren.

Tabelle 2: Test der biologischen Abbaubarkeit

	GRENZWERTE	TEST
biologisch leicht abbaubar (aerob)	≥ 70% (auf dem gelösten organischen Kohlenstoff basierende Tests)	<ul style="list-style-type: none"> • OECD 301 A/Kap. C.4-A der Anlage zur Verordnung (EG) 440/2008 • OECD 301 A/Kap. C.4-B der Anlage zur Verordnung (EG) 440/2008 • OECD 306 (Shake Flask Method)
	≥ 60% (auf dem Sauerstoffabbau/der CO ₂ -Entwicklung basierende Tests)	<ul style="list-style-type: none"> • OECD 301 B/Kap. C.4-C der Anlage zur Verordnung (EG) 440/2008 • OECD 301 C/Kap. C.4-F der Anlage zur Verordnung (EG) 440/2008 • OECD 301 D/Kap. C.4-E der Anlage zur Verordnung (EG) 440/2008 • OECD 301 F/Kap. C.4-D der Anlage zur Verordnung (EG) 440/2008 • OECD 306 (Closed Bottle Method)/Kap. C.42 der Verordnung (EG) 440/2008 • OECD 310/Kap. C.29 der Verordnung (EG) 440/2008
Biologisch inhärent abbaubar (aerob)	> 70%	<ul style="list-style-type: none"> • OECD 302 B/Kap. C.9 der Anlage zur Verordnung (EG) 440/2008 • OECD 302 C
	20% < X < 60% (auf dem Sauerstoffabbau/der CO ₂ -Entwicklung basierende Tests)	<ul style="list-style-type: none"> • OECD 301 B/Kap. C.4-C der Anlage zur Verordnung (EG) 440/2008 • OECD 301 C/Kap. C.4-F der Anlage zur Verordnung (EG)

		440/2008 • OECD 301 D/Kap. C.4-E der Anlage zur Verordnung (EG) 440/2008 • OECD 301 F/Kap. C.4-D der Anlage zur Verordnung (EG) 440/2008 • OECD 306 (Closed Bottle Method)/Kap. C.42 der Verordnung (EG) 440/2008 • OECD 310/Kap. C.29 der Verordnung (EG) 440/2008
BOD5/COD	≥0,5	• Kap. C.5 der Anlage zur Verordnung (EG) 440/2008 • Kap. C.6 der Anlage zur Verordnung (EG) 440/2008

Die Stoffe mit Konzentrationen von $\geq 0,10\%$ p/p im Endprodukt, welche die in Tabelle 2 vorgesehenen Kriterien nicht erfüllen, gelten als nicht biologisch abbaubar, weswegen deren Bioakkumulationspotenzial ermittelt und entsprechend nachgewiesen werden muss, dass der Stoff nicht bioakkumulierbar ist.

Tabelle 3: Bioakkumulationstests/-prüfungen

	Grenzwerte	Test
log KOW (gemessen)	Logkow<3 Logkow>7	• OECD 107/Teil A.8 Verordnung (EG) 440/2008 • OECD 123/Teil A.23 Verordnung (EG) 440/2008
log KOW (berechnet)*	Logkow<3 Logkow>7	• CLOGP • LOGKOW • KOWWIN • SPARC
BCF (Biokonzentrationsfaktor)	≤100 l/kg	• OECD 305/Teil C.13 Verordnung (EG) 440/2008

*Bei einem organischen Stoff, der kein Tensid ist und für den keine Versuchswerte verfügbar sind, kann eine Kalkulationsmethode herangezogen werden. Zulässig sind die in der Tabelle angeführten Kalkulationsmethoden.

Die log-Kow-Werte werden nur auf die chemischen organischen Stoffe angewandt. Zur Bewertung des Bioakkumulationspotenziale von anorganischen Verbindungen, Tensiden und einigen metallorganischen Verbindungen müssen Messungen des Biokonzentrationsfaktors (BCF) durchgeführt werden.

Die Stoffe, welche die Kriterien in Tabelle 3 nicht erfüllen, gelten als (potenziell) bioakkumulierbar.

Die bereitgestellten Prüfberichte offenbaren die durchgeführten Tests und bestätigen die Konformität mit den MUK bezüglich der biologischen Abbaubarkeit und ggf. der (potenziellen) Bioakkumulation.

3. Wiederaufbereitete mineralische Schmierfette und Schmieröle

Wiederaufbereitete Schmierfette und Schmieröle, die anteilig aus Ölen aus einem Wiederaufbereitungsprozess mineralischer Altöle bestehen, müssen mindestens die folgenden Basisanteile an wiederaufbereitetem Schmierstoff am Gesamtproduktgewicht unter Berücksichtigung der Gebrauchsfunktionen des Produkts enthalten (Tabelle 1):

Tabelle 1

Kombinierte Nomenklatur (KN)	Mindestgrenze an wiederaufbereitetem Schmierstoff in %
KN 27101981 (Motorenöle)	40%
KN 27101983 (Hydrauliköle)	80%
KN 27101987 (Getriebeöle)	30%

KN 27101999 (andere Öle)	30%
--------------------------	-----

Die Schmierfette und Schmieröle, deren Gebrauchsfunktion nicht in Tabelle 1 angegeben ist, müssen einen wiederaufbereiteten Anteil von mindestens 30% enthalten.

Nachweis: Vorlage einer Bescheinigung, mit welcher der Anteil an wiederaufbereitetem Inhalt bestätigt wird, wie ReMade in Italy oder einer gleichwertigen Zertifizierung. Diese Vorschrift wird gemäß Art. 69 Abs. 3 oder Art. 82 Abs. 2 GvD 50/2016 angewandt.

4. *Anforderungen an die Kunststoffverpackungen der Schmieröle (biologisch abbaubar oder wiederaufbereitet)*

Die Primärverpackung der Schmieröle besteht zu mindestens 25% Gewichtsanteil aus recyceltem Kunststoff.

Nachweis: Den Recyclinganteil der Verpackung angeben, der mindestens 25% des Verpackungsgewichts betragen muss. Der Nachweis des Anteils an recyceltem Material in den Primärverpackungen hat mittels einer Ad-hoc-Zertifizierung wie Remade in Italy, Plastica Seconda Vita oder Gleichwertigem zu erfolgen.

Produkte mit dem EU-Ecolabel erfüllen das Kriterium.

b) BELOHNENDE BEWERTUNGSKRITERIEN

Sofern die Vergabestelle das beste Preis-Leistungs-Verhältnis für die Zuschlagserteilung des Auftrags heranzieht, berücksichtigt sie eins oder mehrere der folgenden belohnenden Bewertungskriterien in den Ausschreibungsunterlagen und ordnet diesen einen erheblichen Anteil der Gesamtpunktzahl zu:

1. *Biologisch abbaubare Schmierstoffe (die keine Motorenöle sind): Besitz des EU-Ecolabels oder eines anderen Umweltzeichens gemäß UNI EN ISO 14024*

Technische Punkte werden vergeben, wenn die gesamte Lieferung an biologisch abbaubaren Schmierstoffen, die keine Motorenöle sind, aus Produkten besteht, die das EU-Ecolabel oder sonstige gleichwertige Umweltzeichen gemäß UNI EN ISO 14024 besitzen.

Nachweis: Die angebotsgegenständlichen Produkte auflisten und angeben, dass diese das EU-Ecolabel oder etwaige andere Umweltzeichen gemäß UNI EN ISO 14024 besitzen.

2. *Mineralische Schmierfette und Schmieröle: wiederaufbereiteter Anteil*

Das Angebot an wiederaufbereiteten Schmierstoffen, deren Anteil an wiederaufbereitetem Öl die in Tabelle 1 Abs. 3 „Wiederaufbereitete mineralische Schmierfette und Schmieröle“ angegebenen Grenzwerte überschreiten, wird mit einer technischen Punktzahl bewertet.

Die Punktzahl wird direkt proportional zum wiederaufbereiteten Anteil vergeben.

Nachweis: Vorlage einer Bescheinigung, mit welcher der Anteil an wiederaufbereitetem Inhalt bestätigt wird, wie ReMade in Italy oder einer gleichwertigen Zertifizierung. Diese Vorschrift wird gemäß Art. 69 Abs. 3 oder Art. 82 Abs. 2 GvD 50/2016 angewandt.

3. *Anforderungen an die Verpackungen der Schmieröle (biologisch abbaubar oder wiederaufbereitet)*

Das Angebot an Schmierstoffen, deren Kunststoffverpackungen einen höheren Anteil an recyceltem Kunststoff gegenüber der in Abschn. 4 „Anforderungen an die Kunststoffverpackungen der

Schmieröle (biologisch abbaubar oder wiederaufbereitet)²¹ angegebenen Mindestgrenze von 25% enthalten, werden mit einer belohnenden technischen Punktzahl bewertet.

Insbesondere gilt Folgendes:

- Wenn der Anteil an recyceltem Kunststoff größer oder gleich 30% bis 40% beträgt, wird eine Punktzahl von X/2 vergeben.
- Wenn der Anteil an recyceltem Kunststoff größer oder gleich 40% bis 60% beträgt, wird eine Punktzahl von 0,8*X vergeben.
- Wenn der Anteil an recyceltem Kunststoff 60% überschreitet, wird eine Punktzahl von X vergeben.

Nachweis: Den Recyclinganteil der Verpackung angeben, der 25% des Verpackungsgewichts überschreiten muss. Der Nachweis des Anteils an recyceltem Material in den Primärverpackungen hat mittels einer Ad-hoc-Zertifizierung wie Remade in Italy, Plastica Seconda Vita oder Gleichwertigem zu erfolgen, mit welcher der vorgesehene spezifische Anteil an recyceltem Kunststoff für die Vergabe der Punkte bestätigt wird.

I. MINDESTUMWELTKRITERIEN FÜR DIE VERGABE VON DIENSTLEISTUNGEN FÜR DEN ÖFFENTLICHEN VERKEHR (STRAÙE), DIE PERSONENSONDERBEFÖRDERUNG (STRAÙE), DIE BEDARFSPERSONENBEFÖRDERUNG, DIE POSTBEFÖRDERUNG AUF DER STRAÙE, DIE PAKETBEFÖRDERUNG, DIE POSTZUSTELLUNG, DIE PAKETZUSTELLUNG UND FÜR DEN ANKAUF VON FAHRZEUGEN UND SCHMIERSTOFFEN IM RAHMEN DER ABFALLBEWIRTSCHAFTUNG.²¹

a) VERTRAGSKLAUSELN

Gemäß Art. 34²² Abs. 1 und 3 GvD Nr. 50/2016 fügt die Vergabestelle in die Projekt- und Ausschreibungsunterlagen die folgenden Vertragsklauseln ein:

1. Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge

Die käuflich oder im Rahmen von Leasing, Miete oder Verleih erworbenen Straßenfahrzeuge müssen den technischen Spezifikationen der einschlägigen Mindestumweltkriterien gerecht werden und im Besitz der für jedes Kriterium vorgesehenen Nachweise sein.

²¹ Vergabe des Dienstes für die Postbeförderung auf der Straße (CPV 60160000-7)

Vergabe des Dienstes für die Paketbeförderung (CPV 60161000-4)

Vergabe des Dienstes für die Postzustellung (CPV 64121100-1)

Vergabe des Dienstes für die Paketzustellung (CPV 64121200-2)

Vergabe des Dienstes für den öffentlichen Verkehr (Straße) (CPV 60112000-6)

Vergabe des Dienstes für die Personensonderbeförderung (Straße) (CPV 60130000-8)

Vergabe des Dienstes für die Bedarfspersonenbeförderung (CPV 60140000-1)

²²Art. 34 GvD 50/2016 „Energie- und Umweltnachhaltigkeitskriterien“, die auch von den Vergaben erfüllt werden müssen, die laut Art. 4 Abs. 1 GvD 50/2016 „ausgeschlossen“ sind, der wie folgt lautet: „Die Vergabe von öffentlichen Aufträgen, die Arbeiten, Lieferungen und Leistungen zum Gegenstand haben, von aktiven Verträgen, die in vollem Umfang oder teilweise aus dem objektiven Anwendungsbereich dieses Kodex ausgeschlossen sind, erfolgt unter Einhaltung der Grundsätze der Wirtschaftlichkeit, Effizienz, Unparteilichkeit, Gleichbehandlung, Transparenz, Verhältnismäßigkeit, Publizität, des Umweltschutzes und der Energieeffizienz.“

Die für die Sammlung von Abfällen bestimmten Fahrzeuge müssen darüber hinaus den technischen Spezifikationen der Mindestumweltkriterien für „Lieferung, Leasing, Miete und Verleih von Fahrzeugen für die Sammlung und den Transport von Abfällen“ in den *MUK für die Vergabe des Dienstes für Abfallbewirtschaftung und städtische Hygiene* gerecht werden.

Nachweis: Der Zuschlagsempfänger teilt die Bedürfnisse zur Vergrößerung des Fuhrparks sowie zum Ersatz der Fahrzeuge dem Verantwortlichen für die Vertragsausführung zusammen mit den Umwelteigenschaften der Fahrzeuge, deren Ankauf beabsichtigt ist, mit. Innerhalb von dreißig Tagen nach dem Ankauf, dem Verleih oder dem Leasing zusätzlicher Fahrzeuge übermittelt er die zu diesem Zweck abgeschlossenen Verträge und legt diesen die für jedes Umweltkriterium vorgesehenen Nachweise bei. Der Verantwortliche für die Vertragsausführung prüft die Richtigkeit der Angaben auch mittels Ortsbesichtigungen und der Anforderung weiterer einschlägiger Nachweisunterlagen.

2. Schmierfette und Schmieröle

Die Lieferung von Schmierfetten und Schmierölen besteht aus biologisch abbaubaren und/oder wiederaufbereiteten Produkten, welche die technischen Referenzspezifikationen laut Punkt 2 und 3 der einschlägigen Mindestumweltkriterien (Datenblatt Buchst. H) erfüllen, oder aus biologisch abbaubaren Schmierstoffen, die das EU-Ecolabel oder gleichwertige Umweltzeichen gemäß UNI EN ISO 14024 besitzen.

Nachweis: Alle sechs Monate legt der Zuschlagsempfänger einen Bericht vor, in welchem der Handelsname, die Firma des Herstellers und die technischen Eigenschaften der in jedem Halbjahr für die Erbringung des Dienstes erworbenen Schmierstoffe angegeben sind. Der Verantwortliche für die Vertragsausführung behält sich das Recht vor, die Steuerunterlagen in Bezug auf die getätigten Anschaffungen zu verlangen.