

04.02.11

Wi - In - U

**Verordnung
der Bundesregierung**

**Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung sowie der
Sektorenverordnung****A. Allgemeines**

Die Änderungen der Vergabeverordnung sowie der Sektorenverordnung ergeben sich als Folge der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge.

Mit dieser Richtlinie soll der Markt für saubere und energieeffiziente Straßenverkehrsfahrzeuge belebt werden. Zu diesem Zweck soll die Nachfrage nach saubereren und energieeffizienten Straßenverkehrsfahrzeugen gestärkt werden, um die Automobilindustrie zu weiteren Investitionen und Weiterentwicklungen bei Fahrzeugen mit niedrigem Energieverbrauch und geringen CO₂- und Schadstoffemissionen zu bewegen. Diese Belebung hätte in erheblichem Maß positive Umweltauswirkungen.

Daher soll die Markteinführung sauberer und energieeffizienter Straßenverkehrsfahrzeuge gefördert werden, indem öffentliche Auftraggeber und Unternehmen (Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23. Oktober 2007) bei der Beschaffung von Straßenverkehrsfahrzeugen den über deren gesamte Lebensdauer anfallenden Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen (zumindest Energieverbrauch, Kohlendioxid-Emissionen und Emissionen von Stickoxiden, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und partikelförmigen Abgasbestandteilen) berücksichtigen. Dies kann entweder durch entsprechende Vorgaben in der Leistungsbeschreibung oder den technischen Spezifikationen oder durch die Berücksichtigung des Energieverbrauchs und der Umweltauswirkungen als

Zuschlagskriterien erfolgen. Sollen bei Nutzung der zweiten Option der Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen finanziell bewertet werden, ist die in Artikel 6 der Richtlinie 2009/33/EG vorgegebene Berechnungsmethode anzuwenden.

Die Richtlinie war bis zum 4. Dezember 2010 in nationales Recht umzusetzen.

Daneben werden Anpassungen in § 4 Absatz 1 und 2 sowie § 5 VgV aufgrund der Überführung der Anhänge I Teil A und B aus der VOL/A und der VOF in die VgV sowie redaktionelle Korrekturen in der VgV und der SektVO vorgenommen.

B. Lösung

Die anzuwendenden Vergaberegeln werden in der VgV sowie in der SektVO in Ergänzung existierender Regelungen zur energieeffizienten Beschaffung entsprechend neu geregelt.

C. Alternativen

Keine

D. Finanzielle Auswirkungen auf die öffentlichen Haushalte

Die Verordnung kann in einer Übergangszeit zu Mehrausgaben im Bereich Beschaffung in den Haushalten von Bund, Ländern und Gemeinden führen, sofern die Anschaffungskosten für die von der öffentlichen Hand zu beschaffenden umwelt- und energieeffizienten Straßenverkehrsfahrzeuge höher sind als Anschaffungskosten für bisherige, weniger umwelt- und energieeffiziente Fahrzeuge. Der Umfang möglicher Mehrbelastungen kann derzeit nicht quantifiziert werden. Mehrausgaben ist durch Prioritätensetzung und Einsparung an anderer Stelle zu begegnen. Es ist zudem davon auszugehen, dass solche Mehrbelastungen durch höhere Anschaffungskosten im Zeitverlauf v. a. durch Einsparungen bei Energiekosten reduziert, ausgeglichen oder gar überkompensiert werden.

E. Sonstige Kosten

Der Wirtschaft einschließlich der mittelständischen Unternehmen entstehen keine direkten zusätzlichen Kosten. Durch die Rechtsänderung kann die Nachfrage nach Straßenverkehrsfahrzeugen, die weniger energieeffizient und umweltfreundlich sind, zurückgehen. Den betroffenen Unternehmen können so künftig Einnahmeeinbußen entstehen. Durch die gleichzeitige Verlagerung der Nachfrage hin zu energieeffizienten und umweltfreundlichen Straßenverkehrsfahrzeugen können den Herstellern solcher Fahrzeuge entsprechende Gewinne erwachsen.

Es ist davon auszugehen, dass durch die o. g. Maßnahmen das Preisniveau für energieeffiziente Straßenverkehrsfahrzeuge sinkt: Auf Grund einer durch die Rechtssetzung angestoßenen steigenden und künftig stabilen Nachfrage werden die Hersteller solcher Straßenverkehrsfahrzeuge ihre Fertigungskapazitäten ausbauen und ihre Forschung und Entwicklung intensivieren; auf Grund der erhöhten Stückproduktion können sie kostengünstiger produzieren und zugleich diese Kostensenkung an die Nachfrageseite weitergeben.

Auswirkungen auf die übrigen Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

F. Bürokratiekosten

Es entstehen keine Informationspflichten für die Unternehmen.

Es entstehen keine weiteren Informationspflichten für die Verwaltung und die öffentlichen Auftraggeber.

Die Neuregelungen in der VgV und in der SektVO richten sich an öffentliche Auftraggeber nach § 98 Nummer 1 bis 4 GWB und an von § 98 Nummer 4 GWB erfasste Unternehmen, die öffentliche Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23. Oktober 2007 erbringen. Infolgedessen haben sie Auswirkungen im Vergabeverfahren auf die potentiellen Bieter (Unternehmen). Bürgerinnen und Bürger sind von diesen Neuregelungen nicht betroffen. Insoweit entstehen für Bürgerinnen und Bürger weder Informationspflichten noch Bürokratiekosten.

Bundesrat

Drucksache 70/11

04.02.11

Wi - In - U

Verordnung
der Bundesregierung

**Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung sowie der
Sektorenverordnung**

Bundesrepublik Deutschland
Die Bundeskanzlerin

Berlin, den 4. Februar 2011

An die
Präsidentin des Bundesrates
Frau Ministerpräsidentin
Hannelore Kraft

Sehr geehrte Frau Präsidentin,

hiermit übersende ich die von der Bundesregierung beschlossene

Verordnung zur Änderung der Vergabeverordnung sowie der
Sektorenverordnung

mit Begründung und Vorblatt.

Ich bitte, die Zustimmung des Bundesrates aufgrund des Artikels 80 Absatz 2 des
Grundgesetzes herbeizuführen.

Federführend ist das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie.

Die Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gemäß § 6 Absatz 1
NKRG ist als Anlage beigefügt.

Mit freundlichen Grüßen

Dr. Angela Merkel

**Verordnung
zur Änderung
der Vergabeverordnung
sowie
der Sektorenverordnung**

Vom ...

Auf Grund des § 97 Absatz 6 und des § 127 Nummer 1, 2 und 8 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen in der Fassung der Bekanntmachung vom 15. Juli 2005 (BGBl. I S. 2114), von denen § 127 Nummer 1 und 2 durch Artikel 1 Nummer 23 des Gesetzes vom 20. April 2009 (BGBl. I S. 790) geändert worden ist, verordnet die Bundesregierung:

**Artikel 1
Änderung der Vergabeverordnung**

Die Vergabeverordnung in der Fassung der Bekanntmachung vom 11. Februar 2003 (BGBl. I S. 169), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 7. Juni 2010 (BGBl. I S. 724) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 3 wird wie folgt geändert:

- a) In Absatz 6 wird das Wort „Beschaffungssystems“ durch das Wort „Verfahrens“ ersetzt.
- b) Dem Absatz 7 wird folgender Satz angefügt:
„Soweit eine zu vergebende freiberufliche Leistung nach § 5 in mehrere Teilaufträge derselben freiberuflichen Leistung aufgeteilt wird, müssen die Werte der Teilaufträge zur Berechnung des geschätzten Auftragswertes addiert werden.“

2. § 4 wird wie folgt geändert:**a) Die Absätze 1 und 2 werden wie folgt gefasst:**

„(1) Bei der Vergabe von Lieferaufträgen müssen Auftraggeber nach § 98 Nummer 1 bis 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen die Bestimmungen des zweiten Abschnitts der Vergabe- und Vertragsordnung für Leistungen (VOL/A) in der Fassung der Bekanntmachung vom 20. November 2009 (BAnz. Nr. 196a vom 29. Dezember 2009; BAnz. 2010, S. 755) anwenden.

(2) Bei der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen und bei Auslobungsverfahren, die zu Dienstleistungsaufträgen führen sollen, müssen Auftraggeber nach § 98 Nummer 1 bis 3 und 5 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen folgende Bestimmungen der VOL/A anwenden, soweit in § 5 nichts anderes bestimmt ist:

1. bei Aufträgen, die Dienstleistungen nach Anlage 1 Teil A zum Gegenstand haben, die Bestimmungen des zweiten Abschnitts der VOL/A;
2. bei Aufträgen, die Dienstleistungen nach Anlage 1 Teil B zum Gegenstand haben, die Bestimmungen des § 8 EG VOL/A, § 15 EG Absatz 10 VOL/A und § 23 EG VOL/A sowie die Bestimmungen des ersten Abschnitts der VOL/A mit Ausnahme von § 7 VOL/A;
3. bei Aufträgen, die sowohl Dienstleistungen nach Anlage 1 Teil A als auch Dienstleistungen nach Anlage 1 Teil B zum Gegenstand haben, die in Nummer 1 genannten Bestimmungen, wenn der Wert der Dienstleistungen nach Anlage 1 Teil A überwiegt; ansonsten müssen die in Nummer 2 genannten Bestimmungen angewendet werden.“

b) In Absatz 3 Satz 1 wird die Angabe „Absatz 1“ durch die Angabe „Absatz 2“ ersetzt.

c) Die Absätze 4 und 5 werden aufgehoben.

d) Die folgenden Absätze 7 bis 10 werden angefügt:

„(7)* Öffentliche Auftraggeber gemäß § 98 Nummer 1 bis 3 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen müssen bei der Beschaffung von Straßenverkehrsfahrzeugen Energieverbrauch und Umweltauswirkungen berücksichtigen. Zumindest müssen folgende Faktoren, jeweils bezogen auf die Lebensdauer des Straßenverkehrsfahrzeugs im Sinne der Tabelle 3 der Anlage 2, berücksichtigt werden:

1. Energieverbrauch,
2. Kohlendioxid-Emissionen,
3. Emissionen von Stickoxiden,
4. Emissionen von Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und
5. partikelförmige Abgasbestandteile.

(8) Zur Berücksichtigung des Energieverbrauchs und der Umweltauswirkungen nach Absatz 7 ist:

1. § 8 EG VOL/A mit der Maßgabe anzuwenden, dass der Auftraggeber in der Leistungsbeschreibung oder in den technischen Spezifikationen Vorgaben zu Energieverbrauch und Umweltauswirkungen macht, oder
2. § 19 EG VOL/A mit der Maßgabe anzuwenden, dass der Auftraggeber den Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen von Straßenverkehrsfahrzeugen als Kriterien bei der Entscheidung über den Zuschlag berücksichtigt.

(9) Sollen der Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen von Straßenverkehrsfahrzeugen im Rahmen der Entscheidung über den Zuschlag finanziell bewertet werden ist die in Anlage 3 definierte Methode anzuwenden. Soweit die Angaben in Anlage 2 dem Auftraggeber einen Spielraum bei der Beurteilung des Energiegehaltes oder der Emissionskosten einräumen, nutzt der Auftraggeber diesen Spielraum entsprechend den lokalen Bedingungen am Einsatzort des Fahrzeugs.

* § 4 Absatz 7 der Vergabeverordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

- (10) Von der Anwendung des Absatzes 7 sind Straßenverkehrsfahrzeuge ausgenommen, die für den Einsatz im Rahmen des hoheitlichen Auftrags der Streitkräfte, des Katastrophenschutzes, der Feuerwehren und der Polizeien des Bundes und der Länder konstruiert und gebaut sind (Einsatzfahrzeuge). Bei der Beschaffung von Einsatzfahrzeugen werden die Anforderungen nach Absatz 7 berücksichtigt, soweit es der Stand der Technik zulässt und hierdurch die Einsatzfähigkeit der Einsatzfahrzeuge zur Erfüllung des in Satz 1 genannten hoheitlichen Auftrags nicht beeinträchtigt wird.“

3. § 5 wird wie folgt gefasst:

„§ 5 Vergabe freiberuflicher Leistungen

- (1) Bei der Vergabe von Aufträgen für Dienstleistungen, die im Rahmen einer freiberuflichen Tätigkeit erbracht oder im Wettbewerb mit freiberuflichen Tätigkeiten angeboten werden, sowie bei Auslobungsverfahren, die zu solchen Dienstleistungsaufträgen führen sollen, müssen Auftraggeber nach § 98 Nummer 1 bis 3 und 5 des Gesetzes gegen Wettbewerbsbeschränkungen folgende Bestimmungen der Vergabeordnung für freiberufliche Leistungen (VOF) in der Fassung der Bekanntmachung vom 18. November 2009 (BAnz. Nr. 185a vom 8. Dezember 2009) anwenden:
1. bei Aufträgen, die Dienstleistungen nach Anlage 1 Teil A zum Gegenstand haben, alle Bestimmungen der VOF;
 2. bei Aufträgen, die Dienstleistungen nach Anlage 1 Teil B zum Gegenstand haben, die Bestimmungen des § 6 Absatz 2 bis 7 VOF und § 14 VOF;
 3. bei Aufträgen, die sowohl Dienstleistungen nach Anlage 1 Teil A als auch Dienstleistungen nach Anlage 1 Teil B zum Gegenstand haben, die in Nummer 1 genannten Bestimmungen, wenn der Wert der Dienstleistungen nach Anlage 1 Teil A überwiegt; ansonsten müssen die in Nummer 2 genannten Bestimmungen angewendet werden.

- (2) Absatz 1 gilt nicht für Dienstleistungen, deren Gegenstand eine Aufgabe ist, deren Lösung vorab eindeutig und erschöpfend beschrieben werden kann.“

4. Die folgenden Anlagen 1 bis 3 werden angefügt:

„Anlage 1*

Teil A¹

Kategorie	Bezeichnung	CPC-Referenznummern ²	CPV-Referenznummern
1	Instandhaltung und Reparatur	6112, 6122, 633, 886	Von 50100000-6 bis 50982000-5 (außer 50310000-1 bis 50324200-4 und 50116510-9, 50190000-3, 50229000-6, 50243000-0) und von 51000000-9 bis 51900000-1
2	Landverkehr ³ , einschließlich Geldtransport und Kurierdienste, ohne Postverkehr	712 (außer 71235) 7512, 87304	Von 60100000-9 bis 60183000-4 (außer 60121000 bis 60160000-7, 60161000-4, 60220000-6) und von 64120000-3 bis 64121200-2
3	Fracht- und Personenbeförderung im Flugverkehr, ohne Postverkehr	73 (außer 7321)	Von 60410000-5 bis 60424120-3 (außer 60411000-2, 60421000-5) und 60500000-3, von 60440000-4 bis 60445000-9
4	Postbeförderung im Landverkehr ⁴ sowie Luftpostbeförderung	71235, 7321	60160000-7, 60161000-4, 60411000-2, 60421000-5
5	Fernmeldewesen	752	Von 64200000-8 bis 64228200-2, 72318000-7 und von 72700000-7 bis 72720000-3
6	Finanzielle Dienstleistungen: a) Versicherungsdienstleistungen, b) Bankdienstleistungen und Wertpapiergeschäfte ⁵	ex 81, 812, 814	Von 66100000-1 bis 66720000-3

* Teil A entspricht Anhang VI, Teil B Anhang VII zur VERORDNUNG (EG) Nr. 213/2008 DER KOMMISSION vom 28. November 2007 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 2195/2002 des Europäischen Parlaments und des Rates über das Gemeinsame Vokabular für öffentliche Aufträge (CPV) und der Vergaberichtlinien des Europäischen Parlaments und des Rates 2004/17/EG und 2004/18/EG im Hinblick auf die Überarbeitung des Vokabulars (ABl. L 74 vom 15.3.2008, S. 1).

¹ Bei unterschiedlichen Auslegungen zwischen CPV und CPC gilt die CPC-Nomenklatur.

² CPC-Nomenklatur (vorläufige Fassung), die zur Festlegung des Anwendungsbereichs der Richtlinie 92/50/EWG verwendet wird.

³ Ohne Eisenbahnverkehr der Kategorie 18.

⁴ Ohne Eisenbahnverkehr der Kategorie 18.

⁵ Ohne Finanzdienstleistungen im Zusammenhang mit Ausgabe, Verkauf, Ankauf oder Übertragung von Wertpapieren oder anderen Finanzinstrumenten und mit Zentralbankdiensten. Ausgenommen sind ferner Dienstleistungen zum Erwerb oder zur Anmietung – ganz gleich, nach welchen Finanzmodalitäten – von Grundstücken, bestehenden Gebäuden oder anderem unbeweglichen Eigentum oder betreffende Rechte daran; Finanzdienstleistungen, die bei dem Vertrag über den Erwerb oder die Anmietung mit diesem gleichlaufend, ihm vorangehend oder im Anschluss an ihn gleich in welcher Form erbracht werden, fallen jedoch darunter.

7	Datenverarbeitung und verbundene Tätigkeiten	84	Von 50310000-1 bis 50324200-4, von 72000000-5 bis 72920000-5 (außer 72318000-7 und von 72700000-7 bis 72720000-3), 79342410-4
8	Forschung und Entwicklung ⁶	85	Von 73000000-2 bis 73436000-7 (außer 73200000-4, 73210000-7, 73220000-0)
9	Buchführung, -haltung und -prüfung	862	Von 79210000-9 bis 792230000-3
10	Markt- und Meinungsforschung	864	Von 79300000-7 bis 79330000-6 und 79342310-9, 79342311-6
11	Unternehmensberatung ⁷ und verbundene Tätigkeiten	865, 866	Von 73200000-4 bis 732200000-0, von 79400000-8 bis 794212000-3 und 793420000-3, 79342100-4, 79342300-6, 79342320-2, 79342321-9, 79910000-6, 79991000-7, 98362000-8
12	Architektur, technische Beratung und Planung, integrierte technische Leistungen, Stadt- und Landschaftsplanung, zugehörige wissenschaftliche und technische Beratung, technische Versuche und Analysen	867	Von 71000000-8 bis 71900000-7 (außer 71550000-8) und 79994000-8
13	Werbung	871	Von 79341000-6 bis 793422200-5 (außer 79342000-3 und 79342100-4)
14	Gebäudereinigung und Hausverwaltung	874, 82201 bis 82206	Von 70300000-4 bis 70340000-6 und von 90900000-6 bis 90924000-0
15	Verlegen und Drucken gegen Vergütung oder auf vertraglicher Grundlage	88442	Von 79800000-2 bis 79824000-6, von 79970000-6 bis 79980000-7
16	Abfall- und Abwasserbeseitigung, sanitäre und ähnliche Dienstleistungen	94	Von 90400000-1 bis 90743200-9 (außer 9071220-3), von 90910000-9 bis 90920000-2 und 50190000-3, 50229000-6, 50243000-0

⁶ Ohne Aufträge über Forschungs- und Entwicklungsdienstleistungen, die anderer Art sind als diejenigen, deren Ergebnisse ausschließlich Eigentum des Auftraggebers für seinen Gebrauch bei der Ausübung seiner eigenen Tätigkeit sind, sofern die Dienstleistung vollständig durch den Auftraggeber vergütet wird.

⁷ Ohne Schiedsgerichts- und Schlichtungsleistungen.

Teil B

Kategorie	Bezeichnung	CPC-Referenznummern	CPV-Referenznummern
17	Gaststätten und Beherbergungsgewerbe	64	Von 55100000-1 bis 55524000-9 und von 98340000-8 bis 98341100-6
18	Eisenbahnen	711	60200000-0 bis 60220000-6
19	Schifffahrt	72	Von 60600000-4 bis 60553000-0 und von 63727000-1 bis 63727200-3
20	Neben- und Hilfstätigkeiten des Verkehrs	74	Von 63000000-9 bis 63734000-3 (außer 63711200-8, 63712700-0, 63712710-3 und von 63727000-1 bis 63727200-3) und 98361000-1
21	Rechtsberatung	861	Von 79100000-5 bis 79140000-7
22	Arbeitsvermittlung und Arbeitskräftevermittlung ⁸	872	Von 79600000-0 bis 79635000-4 (außer 79611000-0, 79632000-3, 79633000-0) und von 98500000-8 bis 98514000-9
23	Auskunfts- und Schutzdienste, ohne Geldtransport	873 (außer 87304)	Von 79700000-1 bis 797230000-8
24	Unterrichtswesen und Berufsausbildung	92	Von 80100000-5 bis 806600000-8 (außer 80533000-9, 80533100-0, 80533200-1)
25	Gesundheits-, Veterinär- und Sozialwesen	93	79611000-0 und von 85000000-9 bis 85323000-9 (außer 85321000-5 und 85322000-2)
26	Erholung, Kultur und Sport ⁹	96	Von 79995000-5 bis 79995200-7 und von 92000000-1 bis 92700000-8 (außer 92230000-2, 922231000-9, 92232000-6)
27	Sonstige Dienstleistungen		

⁸ Mit Ausnahme von Arbeitsverträgen.

⁹ Mit Ausnahme von Aufträgen über Erwerb, Entwicklung, Produktion oder Koproduktion von Programmen durch Sendeunternehmen und Verträgen über Sendezeit.

Anlage 2

**Daten zur Berechnung der über die Lebensdauer von Straßenverkehrsfahrzeugen
anfallenden externen Kosten**

(entspricht dem Anhang zur RL 2009/33/EG)

Tabelle 1: Energiegehalt von Kraftstoffen

<i>Kraftstoff</i>	<i>Energiegehalt</i> in Megajoule (MJ)/Liter bzw. Megajoule (MJ)/Normkubikmeter (Nm ³)
Dieselmotorkraftstoff	36 MJ/Liter
Ottomotorkraftstoff	32 MJ/Liter
Erdgas	33–38 MJ/Nm ³
Flüssiggas (LPG)	24 MJ/Liter
Ethanol	21 MJ/Liter
Biodiesel	33 MJ/Liter
Emulsionskraftstoff	32 MJ/Liter
Wasserstoff	11 MJ/Nm ³

Tabelle 2: Emissionskosten im Straßenverkehr (Preise von 2007)

<i>Kohlendioxid (CO₂)</i>	<i>Stickoxide (NO_x)</i>	<i>Nichtmethan- Kohlenwasserstoffe</i>	<i>Partikelförmige Abgasbestandteile</i>
0,03–0,04 €/kg	0,0044 €/g	0,001 €/g	0,087 €/g

Tabelle 3: Gesamtkilometerleistung von Straßenverkehrsfahrzeugen

<i>Fahrzeugklasse</i> <i>(Kategorien M und N gemäß der Richtlinie 2007/46/EG)</i>	<i>Gesamtkilometerleistung</i>
Personenkraftwagen (M ₁)	200 000 km
Leichte Nutzfahrzeuge (N ₁)	250 000 km
Schwere Nutzfahrzeuge (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Busse (M ₂ , M ₃)	800 000 km

Anlage 3

Methode zur Berechnung der über die Lebensdauer von Straßenverkehrsfahrzeugen anfallenden Betriebskosten

1. Für die Zwecke von § 4 Absatz 9 Satz 1 werden die über die Lebensdauer eines Straßenverkehrsfahrzeugs durch dessen Betrieb verursachten Energieverbrauchs- und Emissionskosten (Betriebskosten) nach der im Folgenden beschriebenen Methode finanziell bewertet und berechnet:
 - a) Die Energieverbrauchs-kosten, die für den Betrieb eines Straßenverkehrsfahrzeugs über dessen Lebensdauer anfallen, werden wie folgt berechnet:
 - aa) Der Kraftstoffverbrauch je Kilometer eines Straßenverkehrsfahrzeugs gemäß Nummer 2 wird in Energieverbrauch je Kilometer (Megajoule/Kilometer, MJ/km) gerechnet. Soweit der Kraftstoffverbrauch in anderen Einheiten angegeben ist, wird er nach den Umrechnungsfaktoren in Tabelle 1 der Anlage 2 in MJ/km umgerechnet.
 - bb) Je Energieeinheit muss im Rahmen der Angebotswertung ein finanzieller Wert festgesetzt werden (€/MJ). Dieser finanzielle Wert wird nach einem Vergleich der Kosten je Energieeinheit von Ottokraftstoff oder Dieselmotorkraftstoff vor Steuern bestimmt. Der jeweils günstigere Kraftstoff bestimmt den in der Angebotswertung zu berücksichtigenden finanziellen Wert je Energieeinheit (€/MJ).
 - cc) Zur Berechnung der Energieverbrauchs-kosten, die für den Betrieb eines Straßenverkehrsfahrzeugs über dessen Lebensdauer anfallen, werden die Gesamtkilometerleistung gemäß Nummer 3 (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung), der Energieverbrauch je Kilometer (MJ/km) gemäß Doppelbuchstabe aa und die Kosten in € je Energieeinheit (€/MJ) gemäß Doppelbuchstabe bb miteinander multipliziert.

- b) Zur Berechnung der Kohlendioxid-Emissionen, die für den Betrieb eines Straßenverkehrsfahrzeugs über dessen Lebensdauer anfallen, werden die Gesamtkilometerleistung gemäß Nummer 3 (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung), die Kohlendioxid-Emissionen in Kilogramm je Kilometer (kg/km) gemäß Nummer 2 und die Emissionskosten je Kilogramm (€/Kg) gemäß Tabelle 2 der Anlage 2 miteinander multipliziert.
- c) Zur Berechnung der in Tabelle 2 der Anlage 2 aufgeführten Kosten für Schadstoffemissionen, die für den Betrieb eines Straßenverkehrsfahrzeugs über dessen Lebensdauer anfallen, werden die Kosten für Emissionen von Stickoxiden, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und partikelförmigen Abgasbestandteilen addiert. Zur Berechnung der über die Lebensdauer anfallenden Kosten für jeden einzelnen Schadstoff werden die Gesamtkilometerleistung gemäß Nummer 3 (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung), die Emissionen in Gramm je Kilometer (g/km) gemäß Nummer 2 und die jeweiligen Kosten je Gramm (€/g) miteinander multipliziert.
- d) Auftraggeber dürfen bei der Berechnung der Emissionskosten nach den Buchstaben b und c höhere Werte zugrunde legen als diejenigen, die in Tabelle 2 der Anlage 2 angegeben sind, sofern die Werte in Tabelle 2 der Anlage 2 um nicht mehr als das Doppelte überschritten werden.
- 2.** Die Werte für den Kraftstoffverbrauch je Kilometer sowie für Kohlendioxid-Emissionen und Schadstoffemissionen je Kilometer basieren auf den genormten gemeinschaftlichen Testverfahren der Gemeinschaftsvorschriften über die Typgenehmigung. Für Straßenverkehrsfahrzeuge, für die keine genormten gemeinschaftlichen Testverfahren bestehen, werden zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit verschiedener Angebote allgemein anerkannte Testverfahren, die Ergebnisse von Prüfungen, die für den Auftraggeber durchgeführt wurden, oder die Angaben des Herstellers herangezogen.
- 3.** Die Gesamtkilometerleistung eines Fahrzeugs ist der Tabelle 3 der Anlage 2 zu entnehmen.“

Artikel 2

Änderung der Sektorenverordnung

Die Sektorenverordnung vom 23. September 2009 (BGBl. I S. 3110), die durch Artikel 2 der Verordnung vom 7. Juni 2010 (BGBl. I S. 724) geändert worden ist, wird wie folgt geändert:

1. § 2 wird wie folgt geändert:

a) Der Absatz 6 wird durch die folgenden Absätze 6 und 7 ersetzt:

„(6) Der Wert einer Rahmenvereinbarung oder eines dynamischen elektronischen Verfahrens wird auf der Grundlage des geschätzten Gesamtwertes aller Einzelaufträge berechnet, die während der gesamten Laufzeit einer Rahmenvereinbarung oder eines dynamischen elektronischen Verfahrens geplant sind.

(7) Besteht das beabsichtigte Beschaffungsvorhaben aus mehreren Losen, für die jeweils ein gesonderter Auftrag vergeben wird, ist bei der Schätzung des Auftragswertes der Gesamtwert aller Lose zugrunde zu legen. Erreicht oder überschreitet der Gesamtwert den in § 1 Absatz 2 genannten Schwellenwert, gilt diese Verordnung für die Vergabe jedes Loses. Satz 2 gilt nicht, wenn es sich um Lose handelt, deren geschätzter Wert bei Liefer- oder Dienstleistungsaufträgen unter 80 000 € und bei Bauaufträgen unter 1 Million € liegt, wenn die Summe der Werte dieser Lose 20 Prozent des Gesamtwertes aller Lose nicht übersteigt.“

b) Die bisherigen Absätze 7 bis 9 werden die Absätze 8 bis 10.

2. § 7 wird wie folgt geändert:

a) Nach Absatz 4 werden die folgenden Absätze 5 und 6 eingefügt:

„(5)* Auftraggeber müssen bei der Beschaffung von Straßenverkehrsfahrzeugen Energieverbrauch und Umweltauswirkungen berücksichtigen. Zumindest müssen folgende Faktoren, jeweils bezogen auf die Lebensdauer des Straßenverkehrsfahrzeugs im Sinne der Tabelle 3 des Anhangs 4, berücksichtigt werden:

1. Energieverbrauch,
2. Kohlendioxid-Emissionen,
3. Emissionen von Stickoxiden,
4. Emissionen von Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und
5. partikelförmige Abgasbestandteile.

(6) Der Auftraggeber erfüllt die Verpflichtung nach Absatz 5 zur Berücksichtigung des Energieverbrauchs und der Umweltauswirkungen, indem er

1. Vorgaben zu Energieverbrauch und Umweltauswirkungen in der Leistungsbeschreibung oder in den technischen Spezifikationen macht oder
2. den Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen von Straßenverkehrsfahrzeugen als Kriterien bei der Entscheidung über den Zuschlag nach § 29 Absatz 2 Satz 3 bis 5 berücksichtigt.“

b) Die bisherigen Absätze 5 bis 9 werden die Absätze 7 bis 11.

3. In § 12 Absatz 2 Nummer 2 werden die Wörter „Liefer-, Bau- und“ gestrichen.

4. In § 19 Absatz 3 werden nach den Wörtern „Eingang der“ die Wörter „Teilnahmeanträge oder“ eingefügt.

* § 7 Absatz 5 der Sektorenverordnung dient der Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (ABl. L 120 vom 15.5.2009, S. 5).

5. Dem § 29 Absatz 2 werden folgende Sätze angefügt:

„Der Auftraggeber kann den Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen von Straßenverkehrsfahrzeugen als Kriterien bei der Entscheidung über den Zuschlag berücksichtigen, um die aus § 7 Absatz 5 folgende Verpflichtung zu erfüllen. Sollen der Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen von Straßenverkehrsfahrzeugen finanziell bewertet werden, ist die in Anhang 5 definierte Methode anzuwenden. Soweit die Angaben in Anhang 4 dem Auftraggeber einen Spielraum bei der Beurteilung des Energiegehaltes oder der Emissionskosten einräumen, nutzt der Auftraggeber diesen Spielraum entsprechend den lokalen Bedingungen am Einsatzort des Fahrzeugs.“

6. In § 33 Absatz 3 wird die Angabe „Satz 3“ durch die Angabe „Satz 4“ ersetzt.

7. Die folgenden Anhänge 4 und 5 werden angefügt:

„Anhang 4

Daten zur Berechnung der über die Lebensdauer von Straßenverkehrsfahrzeugen anfallenden externen Kosten

(entspricht dem Anhang zur RL 2009/33/EG)

Tabelle 1: Energiegehalt von Kraftstoffen

<i>Kraftstoff</i>	<i>Energiegehalt</i> in Megajoule (MJ)/Liter bzw. Megajoule (MJ)/Normkubikmeter (Nm ³)
Dieselmkraftstoff	36 MJ/Liter
Ottokraftstoff	32 MJ/Liter
Erdgas	33–38 MJ/ Nm ³
Flüssiggas (LPG)	24 MJ/Liter
Ethanol	21 MJ/Liter
Biodiesel	33 MJ/Liter
Emulsionskraftstoff	32 MJ/Liter
Wasserstoff	11 MJ/Nm ³

Tabelle 2: Emissionskosten im Straßenverkehr (Preise von 2007)

<i>Kohlendioxid (CO₂)</i>	<i>Stickoxide (NO_x)</i>	<i>Nichtmethan-Kohlenwasserstoffe</i>	<i>Partikelförmige Abgasbestandteile</i>
0,03–0,04 €/kg	0,0044 €/g	0,001 €/g	0,087 €/g

Tabelle 3: Gesamtkilometerleistung von Straßenverkehrsfahrzeugen

<i>Fahrzeugklasse</i> <i>(Kategorien M und N gemäß der Richtlinie 2007/46/EG)</i>	Gesamtkilometerleistung
Personenkraftwagen (M ₁)	200 000 km
Leichte Nutzfahrzeuge (N ₁)	250 000 km
Schwere Nutzfahrzeuge (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Busse (M ₂ , M ₃)	800 000 km

Anhang 5

Methode zur Berechnung der über die Lebensdauer von Straßenverkehrsfahrzeugen anfallenden Betriebskosten

1. Für die Zwecke von § 29 Absatz 2 werden die über die Lebensdauer eines Straßenverkehrsfahrzeugs durch dessen Betrieb verursachten Energieverbrauchs- und Emissionskosten (Betriebskosten) nach der im Folgenden beschriebenen Methode finanziell bewertet und berechnet:
 - a) Die Energieverbrauchskosten, die für den Betrieb eines Straßenverkehrsfahrzeugs über dessen Lebensdauer anfallen, werden wie folgt berechnet:
 - aa) Der Kraftstoffverbrauch je Kilometer eines Straßenfahrzeugs gemäß Nummer 2 wird in Energieverbrauch je Kilometer (Megajoule/Kilometer, MJ/km) gerechnet. Soweit der Kraftstoffverbrauch in anderen Einheiten angegeben ist, wird er nach den Umrechnungsfaktoren in Tabelle 1 des Anhangs 4 in MJ/km umgerechnet.
 - bb) Je Energieeinheit muss im Rahmen der Angebotswertung ein finanzieller Wert festgesetzt werden (€/MJ). Dieser finanzielle Wert wird nach einem Vergleich der Kosten je Energieeinheit von Ottokraftstoff oder Dieselmotorkraftstoff vor Steuern bestimmt. Der jeweils günstigere Kraftstoff bestimmt den in der

Angebotswertung zu berücksichtigenden finanziellen Wert je Energieeinheit (€/MJ).

- cc) Zur Berechnung der Energieverbrauchskosten, die für den Betrieb eines Straßenverkehrsfahrzeugs über dessen Lebensdauer anfallen, werden die Gesamtkilometerleistung gemäß Nummer 3 (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung), der Energieverbrauch je Kilometer (MJ/km) gemäß Doppelbuchstabe aa und die Kosten in € je Energieeinheit (€/MJ) gemäß Doppelbuchstabe bb miteinander multipliziert.
- b) Zur Berechnung der Kohlendioxid-Emissionen, die für den Betrieb eines Straßenverkehrsfahrzeugs über dessen Lebensdauer anfallen, werden die Gesamtkilometerleistung gemäß Nummer 3 (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung), die Kohlendioxid-Emissionen in Kilogramm je Kilometer (kg/km) gemäß Nummer 2 und die Emissionskosten je Kilogramm (€/kg) gemäß Tabelle 2 des Anhangs 4 miteinander multipliziert.
- c) Zur Berechnung der in Tabelle 2 des Anhangs 4 aufgeführten Kosten für Schadstoffemissionen, die für den Betrieb eines Straßenverkehrsfahrzeugs über dessen Lebensdauer anfallen, werden die Kosten für Emissionen von Stickoxiden, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und partikelförmigen Abgasbestandteilen addiert. Zur Berechnung der über die Lebensdauer anfallenden Kosten für jeden einzelnen Schadstoff werden die Gesamtkilometerleistung gemäß Nummer 3 (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung), die Emissionen in Gramm je Kilometer (g/km) gemäß Nummer 2 und die jeweiligen Kosten je Gramm (€/g) miteinander multipliziert.
- d) Auftraggeber dürfen bei der Berechnung der Emissionskosten nach den Buchstaben b und c höhere Werte zugrunde legen als diejenigen, die in Tabelle 2 des Anhangs 4 angegeben sind, sofern die Werte in Tabelle 2 des Anhangs 4 um nicht mehr als das Doppelte überschritten werden.

2. Die Werte für den Kraftstoffverbrauch je Kilometer sowie für Kohlendioxid-Emissionen und Schadstoffemissionen je Kilometer basieren auf den genormten gemeinschaftlichen Testverfahren der Gemeinschaftsvorschriften über die Typgenehmigung. Für Straßenverkehrsfahrzeuge, für die keine genormten gemeinschaftlichen Testverfahren bestehen, werden zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit verschiedener Angebote allgemein anerkannte Testverfahren, die Ergebnisse von Prüfungen, die für den Auftraggeber durchgeführt wurden, oder die Angaben des Herstellers herangezogen.

3. Die Gesamtkilometerleistung eines Fahrzeugs ist der Tabelle 3 des Anhangs 4 zu entnehmen.“

Artikel 3

Bekanntmachungserlaubnis

Das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie kann den Wortlaut der Vergabeverordnung in der vom Inkrafttreten dieser Verordnung an geltenden Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt machen.

Artikel 4

Diese Verordnung tritt am Tag nach der Verkündung in Kraft.

Der Bundesrat hat zugestimmt.

Berlin, den 2011

Die Bundeskanzlerin

Der Bundesminister für Wirtschaft und Technologie

Begründung

A Allgemeines

I. Sachverhalt

Die Änderungen der Vergabeverordnung sowie der Sektorenverordnung ergeben sich als Folge der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge.

Mit dieser Richtlinie soll der Markt für saubere und energieeffiziente Straßenverkehrsfahrzeuge belebt werden. Zu diesem Zweck soll die Nachfrage nach saubereren und energieeffizienten Straßenverkehrsfahrzeugen gestärkt werden, um die Automobilindustrie zu weiteren Investitionen und Weiterentwicklungen bei Fahrzeugen mit niedrigem Energieverbrauch und geringen Kohlendioxid- und Schadstoffemissionen zu bewegen. Diese Belebung hätte in erheblichem Maß positive Umweltauswirkungen.

Daher soll die Markteinführung sauberer und energieeffizienter Straßenverkehrsfahrzeuge gefördert werden, indem öffentliche Auftraggeber und Unternehmen (Betreiber öffentlicher Personenverkehrsdienste im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23. Oktober 2007) bei der Beschaffung von Straßenverkehrsfahrzeugen den über deren gesamte Lebensdauer anfallenden Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen (zumindest Energieverbrauch, Kohlendioxid-Emissionen und Emissionen von Stickoxiden, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und partikelförmigen Abgasbestandteilen) berücksichtigen. Dies kann entweder durch entsprechende Vorgaben in der Leistungsbeschreibung oder den technischen Spezifikationen oder durch die Berücksichtigung des Energieverbrauchs und der Umweltauswirkungen als Zuschlagskriterien erfolgen. Sollen bei Nutzung der zweiten Option der Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen finanziell bewertet werden, ist die in Artikel 6 der Richtlinie 2009/33/EG vorgegebene Berechnungsmethode anzuwenden.

Konkret enthält die EG-Richtlinie eine Verpflichtung für öffentliche Auftraggeber nach § 98 Nummer 1 bis 4 GWB und Betreiber von Personenverkehrsdiensten im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 zur Berücksichtigung von Energieverbrauch und

Umweltauswirkungen beim Kauf von Straßenverkehrsfahrzeugen. Die Betreiber von Personenverkehrsdienstleistungen erfüllen die Voraussetzungen des § 98 Nummer 4 GWB (s. Begründung im Einzelnen).

Die Richtlinie ist bis zum 04. Dezember 2010 in nationales Recht umzusetzen.

Die anzuwendenden Vergaberegeln werden in der VgV sowie in der SektVO entsprechend umgesetzt und neu geregelt.

Daneben werden Anpassungen in § 4 Absatz 1 und 2 sowie § 5 VgV aufgrund der Überführung der Anhänge I Teil A und Teil B aus der VOL/A und der VOF in die VgV sowie redaktionelle Korrekturen in der VgV und der SektVO vorgenommen.

II. Kosten- und Preiswirkungen

Der Wirtschaft einschließlich der mittelständischen Unternehmen entstehen keine direkten zusätzlichen Kosten. Durch die Rechtsänderung kann die Nachfrage nach Straßenverkehrsfahrzeugen, die weniger energieeffizient und umweltfreundlich sind, zurückgehen. Den betroffenen Unternehmen können so künftig Einnahmeeinbußen entstehen. Durch die gleichzeitige Verlagerung der Nachfrage hin zu energieeffizienten und umweltfreundlichen Straßenfahrzeugen können den Herstellern solcher Fahrzeuge entsprechende Gewinne erwachsen.

Es ist davon auszugehen, dass durch die o. g. Maßnahmen das Preisniveau für energieeffiziente Straßenverkehrsfahrzeuge sinkt: Auf Grund einer durch die Rechtssetzung angestoßenen steigenden und künftig stabilen Nachfrage werden die Hersteller solcher Straßenverkehrsfahrzeuge ihre Fertigungskapazitäten ausbauen und ihre Forschung und Entwicklung intensivieren; auf Grund der erhöhten Stückproduktion können sie kostengünstiger produzieren und zugleich diese Kostensenkung an die Nachfrageseite weitergeben.

Auswirkungen auf die übrigen Einzelpreise sowie auf das Preisniveau, insbesondere das Verbraucherpreisniveau, sind nicht zu erwarten.

III. Bürokratiekosten

Es entstehen keine weiteren Informationspflichten für die Unternehmen.

IV. Informationspflichten für die Verwaltung

Es entstehen keine weiteren Informationspflichten für die Verwaltung und die öffentlichen Auftraggeber.

V. Informationspflichten für Bürger

Die Neuregelungen in der VgV und in der SektVO richten sich an öffentliche Auftraggeber nach § 98 Nummer 1 bis 4 GWB und an von § 98 Nummer 4 GWB erfasste Unternehmen, die öffentliche Personenverkehrsdienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags im Sinne der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vom 23. Oktober 2007 erbringen. Infolgedessen haben sie Auswirkungen im Vergabeverfahren auf die potentiellen Bieter (Unternehmen). Bürgerinnen und Bürger sind von diesen Neuregelungen nicht betroffen. Insoweit entstehen für Bürgerinnen und Bürger weder Informationspflichten noch Bürokratiekosten.

VI. Gleichstellungspolitische Belange

Die gleichstellungspolitischen Auswirkungen wurden gemäß § 2 BGleiG und § 2 GGO anhand der Arbeitshilfe „Gender Mainstreaming bei der Vorbereitung von Rechtsvorschriften“ der Interministeriellen Arbeitsgruppe Gender Mainstreaming geprüft. Die in der VgV sowie der SektVO enthaltenen neuen Regelungen betreffen die Vorschriften zu technischen Anforderungen sowie zu Zuschlagskriterien. Sie führen zu keinen unterschiedlichen Auswirkungen bei Frauen und Männern und damit auch nicht zu nur mittelbaren Beeinträchtigungen. Die branchenübergreifenden gleichen Rahmenbedingungen für die Wirtschaft und die Auftraggeber bei der öffentlichen Auftragsvergabe werden Frauen und Männern gleichermaßen gerecht.

Die Regelungen sind entsprechend § 1 Abs. 2 Satz 1 BGleiG geschlechterneutral formuliert.

VII. Auswirkungen auf die Nachhaltigkeit

Der Verordnungsentwurf steht im Einklang mit den Leitgedanken der Bundesregierung zur nachhaltigen Entwicklung im Sinn der nationalen Nachhaltigkeitsstrategie. Mit dem Verordnungsentwurf wird die Richtlinie 2009/33/EG „Saubere Fahrzeuge“ umgesetzt. Damit wird die Beschaffung energieeffizienter und

umweltfreundlicher Straßenverkehrsfahrzeuge durch die öffentlichen Auftraggeber ausdrücklich vorgeschrieben.

B Begründung im Einzelnen

Zu Artikel 1 – Änderung der Vergabeverordnung

Zu Nr. 1.

a) § 3 Absatz 6

In Absatz 6 wird das Wort „Beschaffungssystems“ durch das Wort „Verfahrens“ ersetzt und damit an § 101 Absatz 6 Satz 2 GWB angeglichen.

b) § 3 Absatz 7

Da die Vorschrift zur Schätzung des Auftragswerts nicht mehr in der VOF enthalten ist, entfiel die Regelung, dass bei der Aufteilung in mehrere Teilleistungen derselben freiberuflichen Leistung deren Wert bei der Schätzung des Auftragswertes zu addieren ist (§ 3 Absatz 3 Satz 1 VOF-2006). Nur bei Aufteilungen nicht derselben freiberuflichen Leistung entfällt die Additionspflicht. Eine entsprechende Regelung findet sich bei Lieferleistungen. Mit der Hinzufügung des § 3 Absatz 7 Satz 3 wird dies nachgeholt. Es wird nun eindeutig geregelt, dass die Auftragswerte von Losen derselben freiberuflichen Dienstleistung, im Sinne einer gleichartigen Leistung, auch bei der Aufteilung einer Baumaßnahme in mehrere Bauabschnitte zusammenzufassen sind (vgl. Vertragsverletzungsverfahren der KOM gegen Deutschland zum Fall der Vergabe von Architektenleistungen für die Sanierung der Autalhalle in Niedernhausen). Handelt es sich hingegen um nicht dieselbe freiberufliche Dienstleistungen, wie z. B. Objektplanungs- und TGA-Planungsleistungen, so dürfen die einzelnen Auftragswerte der verschiedenen Planungsverträge jeweils separat betrachtet werden.

Zu Nr. 2.

a) § 4 Absatz 1 und 2

Die identischen Anhänge I Teil A und Teil B der VOL/A und der VOF werden durch die Überführung in die VgV „vor die Klammer gezogen“. Sie werden zu Anlage 1 der VgV. Hierüber bestand bereits Einigkeit in der Hauptausschusssitzung des DVAL vom 28./29. Mai 2009.

Liefer- und Dienstleistungsaufträge werden auf zwei verschiedene Absätze (Absatz 1 und Absatz 2) verteilt. Diese Aufteilung ist bereits in der Richtlinie 2004/18/EG angelegt, da nur bei den Dienstleistungsaufträgen eine weitere Unterteilung (in vor- und nachrangige Dienstleistungen) besteht und zudem nur bei den Dienstleistungsaufträgen auch die Auftraggeber nach § 98 Nummer 5 GWB einzubeziehen sind. Dadurch braucht der Regelungsgehalt des bisherigen Absatzes 2 (zu Auftraggebern nach § 98 Nummer 5 GWB) nicht mehr in einem eigenen Absatz aufgeführt zu werden. Zudem wird hinsichtlich der aufzuzählenden Auftraggeber („§ 98 Nummer 1 bis 3 und 5 . . . „) ein Gleichklang mit § 5 VgV erreicht.

- b) Aufgrund der Umstrukturierung der Absätze 1 u. 2 ändert sich die bisherige Bezugnahme. Es muss nun auf Absatz 2 Bezug genommen werden
- c) Der Regelungsgehalt der bisherigen Absätze 4 und 5 entfällt. Er geht in Absatz 2 (neu) auf.
- d) **§ 4 Absätze 7 bis 10**

Zu Absatz 7:

Absatz 7 setzt Artikel 5 Absatz 2 der RL 2009/33/EG um. Zumindest die hier genannten Faktoren sind bei der Beschaffung von Straßenverkehrsfahrzeugen entweder durch Vorgaben in der Leistungsbeschreibung oder den technischen Spezifikationen oder als Zuschlagskriterien zu berücksichtigen.

Bezüglich der Legaldefinition „Straßenverkehrsfahrzeuge“ (Artikel 4 Nummer 3 der RL 2009/33/EG) wird auf die Richtlinie verwiesen.

Zu Absatz 8:

Absatz 8 regelt, dass die Auftraggeber zwischen den Alternativen der Nummer 1 und Nummer 2 wählen können (s. Artikel 5 Absatz 3 der RL 2009/33/EG). Gleichwohl können die Regelungen auch kumulativ angewendet werden. Es kann beispielsweise vom Auftraggeber gewünscht sein, Vorgaben zu den Emissionswerten in der Leistungsbeschreibung zu machen und die Umwelteigenschaften auch bei den Zuschlagskriterien zu berücksichtigen. So könnten in der Leistungsbeschreibung Mindeststandards gefordert werden (z.B. „mindestens Euro 6“) und bei den Zuschlagskriterien könnte die Erfüllung strengerer Werte berücksichtigt werden (z.B. Euro 7).

Auf diese Weise wird sichergestellt, dass die Mindestvorgaben der Richtlinie durch Erfüllung einer der beiden Optionen, nämlich „Festlegung von technischen Spezifikationen/Anforderungen“ oder „Berücksichtigung der Energie- und Umweltauswirkungen als Zuschlagskriterium“, 1:1 umgesetzt werden.

Die Richtlinie lässt für die Berücksichtigung des Energieverbrauchs und der Umweltauswirkungen von Straßenverkehrsfahrzeugen als Option die Festlegung von technischen Spezifikationen/Anforderungen durch den Auftraggeber/Betreiber zu. In Erwägungsgrund Nr. 21 werden die Auftraggeber und Betreiber, die technische Spezifikationen/Anforderungen festlegen, aufgefordert, Spezifikationen mit höheren Energie- und Umweltleistungen als im Gemeinschaftsrecht vorgesehen, vorzugeben (z.B. Euronormen die bereits erlassen wurden, aber noch nicht verbindlich sind).

Zu Absatz 9:

Will der Auftraggeber den Energieverbrauch und die Umweltauswirkungen von Straßenverkehrsfahrzeugen finanziell bewerten, so hat er die in Anlage 3 (s. Art. 6 der RL 2009/33/EG) dargestellte Berechnungsmethode anzuwenden.

Die Darstellung des Kraftstoffverbrauchs je Kilometer geschieht in den Energieverbrauchseinheiten Megajoule (MJ), gleichgültig, ob dies – wie bei Elektrofahrzeugen – direkt erfolgt oder nicht.

Berechnungsbeispiel zu Anlage 3:

Beschaffung eines PKW (M1, Gesamtkilometerleistung: 200.000 km - s. Anlage 2, Tabelle 3); Verbrauch je 100 km: 6 l Dieselkraftstoff (Herstellerangaben):

aa) Umrechnung des Kraftstoffverbrauchs in MJ/Km (s. Anlage 2, Tabelle 1):

$$(l/km \times MJ/l = MJ/km)$$

$$6/100 \times 36/1 = \underline{\underline{2,16 \text{ (MJ/km)}}}$$

bb) Finanzieller Wert (jeweils günstigerer Kraftstoff (Otto- oder Dieseldieselkraftstoff) vor Steuern pro km:

Preis pro Liter: 0,65 Euro (beispielhafte Annahme):

Der Preis/l entspricht dem Energiegehalt/l: 0,65 €/l entspricht 36 MJ/l

Da der finanzielle Wert in €/MJ auszudrücken ist, ist wie folgt zu rechnen:

$$0,65 \text{ €} / 36 \text{ MJ} = 0,65 : 36 = \underline{\underline{0,018 \text{ €/MJ}}} \text{ (Finanzieller Wert)}$$

cc) Berechnung der über die Lebensdauer anfallenden Energiekosten:

$$\text{(MJ/km} \times \text{€/MJ} \times \text{km} = \text{€)}$$

$$2,16 \times 0,018 \times 200\,000 = \underline{\underline{7\,776,00 \text{ Euro}}}$$

(Energiekosten über die Lebensdauer)

Demnach betragen in diesem Beispiel die über die Lebensdauer anfallenden Energiekosten des beschafften PKW **7 776,00 Euro**.

Eine Arbeitshilfe ist dazu unter www.cleanvehicle.eu verfügbar.

Zu Absatz 10:

Der angefügte Absatz 10 setzt Artikel 2 der RL 2009/33/EG um. Artikel 2 der RL 2009/33/EG lässt es zu, dass die Mitgliedsstaaten den Kauf von in Artikel 2 Abs. 3 der RL 2007/46/EG genannten Fahrzeugen, die nicht der Typengenehmigung oder der Einzelgenehmigung in ihrem Hoheitsgebiet unterliegen, von den Anforderungen der Richtlinie ausnehmen. Eine solche Ausnahme soll für die aufgeführten Einsatzfahrzeuge gelten.

Hintergrund ist, dass die Anwendung der Richtlinie im Einzelfall die Einsatzfähigkeit dieser Fahrzeuge in Frage stellen kann. Es handelt sich um Fahrzeuge, die speziell für die genannten Zwecke konstruiert und/oder umgebaut werden. Sie müssen unter verschiedenen Umweltbedingungen (Klima, Boden und Luftbeschaffenheit, Gewalteinwirkungen, Kraftstoff, Beladung usw.) weltweit einsetzbar sein. Hierfür hat sich die Bundesrepublik Deutschland ohne Vorbehalte gegenüber der NATO bereit erklärt, die so genannte „Single Fuel Policy“ umzusetzen. Damit verpflichtet sich Deutschland, einsatzrelevante Fahrzeuge der Streitkräfte und der Polizei so

auszulegen, dass ein Dauerbetrieb sowohl mit Dieselmotorkraftstoff als auch mit Flugkraftstoff auf Kerosinbasis ohne signifikante Einschränkungen in den Leistungsmerkmalen möglich ist.

Der Einsatzzweck dieser Fahrzeuge – letztlich Leib und Leben nicht nur der Fahrzeuginsassen unmittelbar zu schützen – , darf nicht durch besondere Anforderungen an Energieeffizienz und Schadstoffreduktion beeinträchtigt werden. Dies erkennt auch der Richtlinienggeber durch die Möglichkeit einer Ausnahmeregelung an. Die fakultative Ausnahme ermöglicht es gleichzeitig, dass die Vergabestelle, wo es ihr möglich ist, Umweltauflagen auch von diesen Fahrzeugen fordert. Militärische Kraftfahrzeuge z.B. lassen sich in zwei unterschiedliche Kategorien einteilen:

- Fahrzeuge für den Grundbetrieb (nicht einsatzrelevante Fahrzeuge)
- Einsatzrelevante Fahrzeuge (Kampf- u. Unterstützungsfahrzeuge)

Fahrzeuge für den Grundbetrieb der Bundeswehr, zumal wenn sie marktverfügbar und weitgehend handelsüblich beschafft werden, haben grundsätzlich die aktuellen Zulassungsvorschriften einzuhalten, hierzu zählen auch die Abgasnormen. Einsatzrelevante Fahrzeuge müssen zur Unterstützung Frieden schaffender und Frieden erhaltender Maßnahmen (Einsätze) weltweit einsetzbar sein. Sie müssen neben der Erfüllung des militärischen Fähigkeitsprofils vor allem robust in der Handhabung sein, um die Kriterien Zuverlässigkeit und Haltbarkeit ausreichend erfüllen zu können. Dieses muss auch bei der Nutzung qualitativ minderwertiger Kraftstoffe und Schmierstoffe sichergestellt sein.

EURO 4-6 Motoren erfüllen diese Forderung grundsätzlich nicht, wenn sie mit Abgasreinigungssystemen arbeiten, die Zusatzstoffe wie beispielsweise Harnstoff benötigen. Die Anlagen sind höchst sensibel und aufwendig zu handhaben und derzeit nicht hinreichend robust für Einsatzfahrzeuge. EURO 4-6 Motoren sind daher grundsätzlich nicht einsatztauglich. Für die übrigen aufgeführten Einsatzfahrzeuge (z.B. Polizeien und Katastrophenschutz) gilt Ähnliches.

Für Sektorauftraggeber macht eine Ausnahmeregelung keinen Sinn. Diese sind von den besonderen Umständen, die die Ausnahme bedingen, nicht betroffen.

Die Verpflichtung zur Berücksichtigung des Energieverbrauchs und der Umweltauswirkungen beim Kauf von Straßenverkehrsfahrzeugen gilt für Auftraggeber nach § 98 Nummer 1 bis 4 GWB. Dem Anwendungsbereich der VgV unterfallen die Auftraggeber nach § 98 Nummer 1 bis 3 GWB. Die Auftraggeber nach § 98 Nummer 4 GWB sind von der SektVO erfasst. Die Voraussetzungen des § 98 Nr. 4 GWB sind auch dann erfüllt, wenn der entsprechende Dienstleistungsauftrag in einem Vergabeverfahren vergeben wurde, als dessen Folge ein „Ausschließliches Recht“ übertragen wird (s. Artikel 3 Buchstabe b der RL 2009/33/EG).

Zu Nr. 3 § 5

§ 5 VgV wird in seiner Struktur an § 4 VgV angeglichen

Zu Nr. 4 Anlagen

Durch diesen Änderungsbefehl werden die Anlagen 1 bis 3 in die VgV eingeführt:

- Anlage 1 Teil A: Vorrangige Dienstleistungen (entspricht dem Anhang II Teil A zur RL 2004/18/EG)
- Anlage 1 Teil B: Nachrangige Dienstleistungen (entspricht dem Anhang II Teil B zur RL 2004/18/EG)
- Anlage 2: Daten zur Berechnung der über die Lebensdauer von Straßenverkehrsfahrzeugen anfallenden externen Kosten (entspricht dem Anhang zur RL 2009/33/EG)
- Anlage 3: Methode zur Berechnung der über die Lebensdauer von Straßenverkehrsfahrzeugen anfallenden Betriebskosten (vgl. Artikel 6 der RL 2009/33/EG)

Zu Artikel 2 – Änderung der Sektorenverordnung

Zu Nr. 1 § 2 Absatz 6 und 7

a) Aus systematischen Gründen wird Absatz 6 geteilt. Satz 1 besteht als Absatz 6 fort. Die Sätze 2 ff. werden zu Absatz 7. Der letzte Satz von Absatz 7 wurde sprachlich klarer gefasst und dient der Klarstellung der sog. 80/20-Regelung bei der Losvergabe. Eine inhaltliche/materielle Änderung ist damit nicht verbunden.

Das Wort „Beschaffungssystem“ wird durch das Wort „Verfahren“ ersetzt und damit an den Begriff in § 101 Absatz 6 S. 2 GWB und in § 10 SektVO angeglichen.

Die Teilung von Absatz 6 erfolgt aus Gründen der besseren Übersicht und Lesbarkeit, um die mögliche Annahme eines Zusammenhangs mit Satz 1 (alt) zu vermeiden. In der VgV ist dies bereits mit der am 11. 6.2010 wirksam gewordenen Änderung erfolgt. Insgesamt wird auch eine textliche Angleichung an die VgV vorgenommen.

b) Die bisherigen Absätze 7, 8 und 9 verschieben sich in ihrer Nummerierung entsprechend.

Zu Nr. 2 § 7

a) Die Absätze 5 bis 6 (neu) dienen der Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG („Saubere Fahrzeuge“).

Artikel 3 Buchstabe b der Richtlinie 2009/33/EG erfasst auch solche private Unternehmen, soweit sie Betreiber von Personenverkehrsdiensten aufgrund eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages i. S. d. Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sind. Diese Unternehmen erfüllen die Voraussetzungen des § 98 Nr. 4 GWB und unterfallen der SektVO.

Damit wird der in Artikel 3 der Richtlinie 2009/33/EG geregelte Geltungsbereich in der VgV und der SektVO umgesetzt.

Anhang 4 entspricht dem Anhang der RI 2009/33/EG „Daten zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden externen Kosten von Straßenfahrzeugen“.

Zur weiteren Begründung wird auf die Ausführungen unter „§ 4 Absätze 7 und 8“ VgV verwiesen.

b) Durch die Einfügung der neuen Absätze 5 bis 6 verschieben sich die übrigen Absätze in ihrer Nummerierung.

Zu Nr. 3 § 12 Absatz 2 Nummer 2 SektVO

Die Aufzählung von Liefer- und Bauleistungen in § 12 Absatz 2 Nummer 2 war ein redaktionelles Versehen. Anhang IB zur Sektorenverordnung enthält ausschließlich Dienstleistungen. Daher sind die Wörter „Liefer-, Bau und“ zu streichen.

Zu Nr. 4 § 19 Absatz 3 SektVO

Um den Wettbewerb um öffentliche Aufträge auf möglichst breite Füße zu stellen, hat der Verordnungsgeber mit der Möglichkeit der Nachforderung von Nachweisen eine Möglichkeit schaffen wollen, nicht unnötig im Vorfeld bereits Bewerber/Bewerbungen wegen Fehlens geforderter Nachweise ausschließen zu müssen. Aufgrund des Wortlauts der Vorschrift ist bisher ein Nachfordern von Nachweisen im Teilnahmewettbewerb allerdings nicht möglich. Dies war vom Verordnungsgeber so nicht gewollt. Die neu geschaffene Möglichkeit sollte auch im Teilnahmewettbewerb gelten. Mit der Klarstellung wird dies nachgeholt.

Zu Nr.5 § 29 Absatz 2 SektVO

Zur Begründung der Sätze 3 bis 6 wird auf die Ausführungen unter „§ 4 Absätze 7 und 8“ VgV verwiesen. Die Berechnungsmethode bezüglich der Lebenszykluskosten (Artikel 6 der RL 2009/33/EG) findet sich in Anhang 5 (neu) zur SektVO. Die für die Berechnung erforderlichen Daten finden sich in Anhang 4 (neu) zur SektVO.

Zu Nr. 6 § 33 SektVO

Die Bezugnahme in § 33 Absatz 3 SektVO lautete bisher fälschlich „Absatz 1 Satz 3“. Tatsächlich bezieht sich § 33 Absatz 3 SektVO jedoch auf § 33 Absatz 1 Satz 4. Diese falsche Bezugnahme wird korrigiert.

Zu Nr. 7 Anhänge

Durch diesen Änderungsbefehl werden die Anhänge 4 bis 5 in die SektVO eingeführt:

Anhang 4: Daten zur Berechnung der über die Lebensdauer von
Straßenverkehrsfahrzeugen anfallenden externen Kosten (entspricht
dem Anhang zur RL 2009/33/EG)

Anhang 5: Methode zur Berechnung der über die Lebensdauer von
Straßenverkehrsfahrzeugen anfallenden Betriebskosten

Zu Artikel 3

Artikel 3 ermächtigt das Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie, die mittlerweile mehrfach geänderte Vergabeverordnung in der neuen Fassung im Bundesgesetzblatt bekannt zu machen.

Zu Artikel 4

Artikel 4 regelt das Inkrafttreten.

Anlage

Stellungnahme des Nationalen Normenkontrollrates gem. § 6 Abs. 1 NKR-Gesetz:

**Verordnung zur Anpassung der Vergabeverordnung sowie der
Sektorenverordnung (NKR-Nr.: 1375)**

Der Nationale Normenkontrollrat hat das oben genannte Regelungsvorhaben auf Bürokratiekosten, die durch Informationspflichten begründet werden, geprüft.

Mit dem Regelungsvorhaben werden keine Informationspflichten neu eingeführt, geändert oder aufgehoben.

Der Nationale Normenkontrollrat hat daher im Rahmen seines gesetzlichen Prüfauftrags keine Bedenken gegen das Regelungsvorhaben.

Dr. Ludewig
Vorsitzender

Dr. Schoser
Berichterstatter