

VERNEHMLASSUNGSBERICHT

DER REGIERUNG

BETREFFEND

**DIE ABÄNDERUNG DES GESETZES ÜBER DAS ÖFFENTLICHE
AUFTRAGSWESEN (ÖAWG) UND DIE ABÄNDERUNG DES GESETZES
ÜBER DAS ÖFFENTLICHE AUFTRAGSWESEN IM BEREICH DER
SEKTOREN (ÖAWSG)**

Ressort Präsidium

Vernehmlassungsfrist: 26. August 2011

INHALTSVERZEICHNIS

	Seite
Zusammenfassung	4
Zuständiges Ressort	4
Betroffene Amtsstellen	4
1. Ausgangslage	5
2. Begründung der Vorlage.....	5
3. Schwerpunkte der Vorlage	6
4. Erläuterungen zu den einzelnen Artikeln	8
4.1 Gesetz über das Öffentliche Auftragswesen (ÖAWG)	8
4.2 Gesetz über das Öffentliche Auftragswesen im Bereich der Sektoren (ÖAWSG)	13
5. Verfassungsmässigkeit.....	15
6. Regierungsvorlage	17
6.1 Gesetz über das Öffentliche Auftragswesen (ÖAWG)	17
6.2 Gesetz über das Öffentliche Auftragswesen im Bereich der Sektoren (ÖAWSG)	21

Beilage:

- Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge;
- Entsprechungstabelle

ZUSAMMENFASSUNG

Die Richtlinie 2009/33/EG soll die Entwicklung eines Marktes für saubere und energieeffiziente Fahrzeuge fördern und beleben. Sie zwingt öffentliche Auftraggeber bei der Vergabe öffentlicher Aufträge für Transportfahrzeuge, die Auswirkungen des Betriebs dieser Fahrzeuge über die gesamte Lebensdauer in Bezug auf Energieverbrauch, CO₂-Emissionen und andere Schadstoffemissionen zu berücksichtigen. Diese Berücksichtigung kann gemäss der Richtlinie entweder durch die Festlegung technischer Spezifikationen für die Energie- und Umweltleistung oder durch die Verwendung ökologischer Zuschlagskriterien erfolgen. Mit der in der Richtlinie vorgesehenen Berechnungsmethode können die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO₂-Emissionen und Schadstoffemissionen finanziell bewertet werden.

Diese Richtlinie steht kurz vor der Übernahme in den EWR, womit Liechtenstein als Mitglied des EWR verpflichtet ist, sie in innerstaatliches Recht umzusetzen.

ZUSTÄNDIGES RESSORT

Ressort Präsidium

Ressort Umwelt

BETROFFENE AMTSSTELLEN

Stabsstelle öffentliches Auftragswesen

Amt für Umweltschutz

Tiefbauamt

Amt für Personal und Organisation

Vaduz, 7. Juni 2011

RA 2011/1455

P

1. AUSGANGSLAGE

Am 15. Mai 2009 ist die Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Strassenfahrzeuge verabschiedet worden (ABl. Nr. L 120 vom 15. Mai 2009, Seite 5ff).

Diese Richtlinien steht kurz vor der Übernahme in den EWR, womit Liechtenstein als Mitglied des EWR verpflichtet ist, sie in innerstaatliches Recht umzusetzen.

Sobald die Richtlinie rechtskräftig in den EWR übernommen ist, werden sich die EWR-Staaten im Umsetzungsverzug befinden, da die Umsetzungsfrist der Richtlinie 2009/33/EG am 4. Dezember 2010 abgelaufen ist. Vor diesem Hintergrund soll die vorgesehene Umsetzung der Richtlinie in liechtensteinisches Recht schon vor der Übernahme in den EWR den interessierten Kreisen zur Vernehmlassung unterbreitet werden.

2. BEGRÜNDUNG DER VORLAGE

Die Richtlinie 2009/33/EG ist am 15. Mai 2009 im Amtsblatt der EU publiziert worden. Sie sieht eine Frist bis zum 4. Dezember 2010 vor, innerhalb derer die EU-Staaten ihre nationalen Umsetzungsvorschriften zu erlassen haben.

Für die EWR-Staaten erstreckt sich diese Frist bis zur rechtskräftigen Übernahme der Richtlinie in das EWR-Abkommen.

Die Umsetzung der Richtlinie, zu welcher Liechtenstein aufgrund seiner Mitgliedschaft im EWR verpflichtet ist, hat aufgrund der rechtlichen Abklärungen der Regierung in Form eines Gesetzes zu erfolgen. Folglich wird die Übernahme der Richtlinie gemäss Art. 103 EWR-Abkommen dem Landtag separat zur Beschlussfassung unterbreitet.

3. SCHWERPUNKTE DER VORLAGE

Die Richtlinie 2009/33/EG unterstützt die europäischen Ziele einer verbesserten Energieeffizienz und geringerer Schadstoffemissionen im Verkehrssektor. Sie schafft einen Rahmen zur Förderung und Entwicklung eines Marktes für saubere Fahrzeuge.

Treibhausgasemissionen und die Umweltbelastung durch den Verkehr gehören zu den wichtigsten Hindernissen für eine nachhaltige Entwicklung, wie der Europäische Rat im Juni 2001 in Göteborg feststellte. Anstrengungen in diesem Sektor sind erforderlich, um die bis 2020 festgelegten Ziele im Bereich der Energieeffizienz, der Nutzung erneuerbarer Energien und der Senkung der Treibhausgasemissionen zu erreichen. Die Förderung und Entwicklung von Märkten für saubere, intelligente, sichere und energieeffiziente Fahrzeuge stellen einen der Wege zur Erreichung dieser Ziele dar.

Öffentlichen Auftraggebern ist es nach dem europäischen Vergaberecht bislang gestattet gewesen, umweltbezogenen Aspekten im Rahmen von öffentlichen Ausschreibungen Rechnung zu tragen. Durch die Richtlinie 2009/33/EG wird diese bislang bestehende Option zur Pflicht. Die Vergabestellen sind bei Ausschreibungen somit zukünftig verpflichtet sicherzustellen, dass die in der Richtlinie

genannten Energie- und Umweltauswirkungen bezogen auf den Kfz-Lebenszyklus Berücksichtigung finden.

Gemäss der Richtlinie 2009/33/EG müssen öffentliche Auftraggeber, die dem europäischen Vergaberecht unterliegen, einschliesslich der Sektorenauftraggeber die in der Richtlinie genannten Energie- und Umweltauswirkungen bei der Vergabe berücksichtigen. Dabei stellen die EWR-Staaten sicher, dass alle Auftraggeber im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages beim Kauf von Strassenfahrzeugen die über die gesamte Lebensdauer eines Strassenfahrzeugs anfallenden Energie- und Umweltauswirkungen berücksichtigen.

Die Energie- und Umweltauswirkungen umfassen folgende Faktoren:

- Energieverbrauch;
- CO₂-Emissionen;
- Emissionen von NO_x, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln.

Den Auftraggebern soll es darüber hinaus freigestellt sein, auch andere Umweltauswirkungen bei der Vergabeentscheidung zu berücksichtigen.

Um diese Umweltauflagen für Fahrzeuge zu erfüllen, müssen die Auftraggeber technische Spezifikationen für die Energie- und Umweltleistung in den beim Kauf des Fahrzeuges erstellten Unterlagen festlegen oder Energie- und Umweltauswirkungen bei der Kaufentscheidung berücksichtigen.

Mit der in der Richtlinie vorgesehenen Berechnungsmethode können die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten des Energieverbrauchs, der CO₂-Emissionen und Schadstoffemissionen finanziell bewertet werden. Die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energiekosten für den Betrieb eines Fahrzeuges werden wie folgt berechnet:

- der Kraftstoffverbrauch je Kilometer eines Fahrzeuges wird in Energieverbrauchseinheiten je Kilometer gerechnet;
- je Energieeinheit wird ein einziger finanzieller Wert verwendet;
- zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energiekosten für den Betrieb eines Fahrzeuges werden die Gesamtkilometerleistung gemäss Anhang Tabelle 3, der Energieverbrauch und die Kosten je Energieeinheit miteinander multipliziert.

Zur Berechnung der Kosten der CO₂-Emissionen werden die Gesamtkilometerleistung, die CO₂-Emissionen in Kilogramm je Kilometer und die Kosten je Kilogramm miteinander multipliziert. Zur Berechnung der Kosten der Schadstoffemissionen werden die anfallenden Kosten der Emissionen von NO_x, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln addiert.

4. ERLÄUTERUNGEN ZU DEN EINZELNEN ARTIKELN

4.1 Gesetz über das Öffentliche Auftragswesen (ÖAWG)

Zu Art. 1a Bst. c - Umsetzung von EWR-Rechtsvorschriften

Mit diesem Gesetz soll die Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Strassenfahrzeuge umgesetzt werden.

Zu Art. 7 Abs. 1 Ziff. 39 - Begriffe; Abkürzungen

Der neu eingefügte Begriff dient der Umsetzung von Art. 4 Ziff. 3 der Richtlinie. Damit wird gewährleistet, dass die Begriffsbestimmungen einheitlich sind, was unter anderem zu einer besseren Rechtssicherheit führt.

Die Definition des Strassenfahrzeuges entspricht Art. 4 Ziff. 3 in Verbindung mit der Tabelle 3 des Anhangs der Richtlinie 2009/33/EG. Diese verweist auf die Kategorien M und N der Richtlinie 2007/46/EG des Europäischen Parlaments und

des Rates vom 5. September 2007 zur Schaffung eines Rahmens für die Genehmigung von Kraftfahrzeugen und Kraftfahrzeuganhängern sowie von Systemen, Bauteilen und selbständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge (ABl. Nr. L 263 vom 9 Oktober 2007, Seite 1). Gemäss Anhang II dieser Richtlinie fallen darunter folgende Fahrzeugtypen:

- Klasse M: Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern;
- Klasse M1: Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit höchstens acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz;
- Klasse M2: Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 5 Tonnen;
- Klasse M3: Für die Personenbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mehr als acht Sitzplätzen ausser dem Fahrersitz und einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 5 Tonnen;
- Klasse N: Für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit mindestens vier Rädern;
- Klasse N1: Für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse bis zu 3,5 Tonnen;
- Klasse N2: Für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 3,5 Tonnen bis zu 12 Tonnen;
- Klasse N3: Für die Güterbeförderung ausgelegte und gebaute Kraftfahrzeuge mit einer zulässigen Gesamtmasse von mehr als 12 Tonnen.

Die EWR-Staaten können den Kauf von in Art. 2 Abs. 3 der Richtlinie 2007/46/EG genannten Fahrzeugen, die nicht der Typengenehmigung oder der Einzelgeneh-

migung in ihrem Hoheitsgebiet unterliegen, von den Anforderungen der Richtlinie 2009/33/EG befreien. Gemäss Art. 2 Abs. 3 der Richtlinie 2007/46/EG ist die Typengenehmigung oder Einzelgenehmigung für folgende Fahrzeuge fakultativ möglich:

- Fahrzeuge, die hauptsächlich für den Einsatz auf Baustellen, in Steinbrüchen, in Hafен oder auf Flughäfen konstruiert und gebaut sind;
- Fahrzeuge, die für den Einsatz durch die Streitkräfte, den Katastrophenschutz, die Feuerwehr und die Ordnungskräfte konstruiert und gebaut sind;
- Selbstfahrende Arbeitsmaschinen, sofern diese Fahrzeuge die Anforderungen dieser Richtlinie erfüllen.

Zu Art. 20a - Besondere Bestimmungen betreffend die Beschaffung von Strassenfahrzeugen oberhalb der Schwellenwerte

Art. 20a wird neu eingefügt.

Abs. 1 dient der Umsetzung von Art. 5 Abs. 1 und 2 der Richtlinie. Die Bestimmung verpflichtet den Auftraggeber, bei der Beschaffung von Strassenfahrzeugen die in Abs. 2 Bst. a bis c genannten Energie- und Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Die Auftraggeber haben dabei in den Ausschreibungsunterlagen festzulegen, in welcher Weise sie dieser Verpflichtung entsprechen wollen. Es steht ihnen frei, neben diesen Energie- und Umweltauswirkungen andere Umweltauswirkungen zu berücksichtigen.

Abs. 2 listet die Optionen auf, wie die Auftraggeber der Verpflichtung gemäss Abs. 1 entsprechen können. Sie können entweder die Energie- und Umweltauswirkungen im Wege der technischen Spezifikationen zur Beschreibung des Auftragsgegenstandes oder im Wege der Zuschlagskriterien in das Vergabeverfahren einfließen lassen. Bei der Berücksichtigung der Energie- und Umweltauswirkungen als Zuschlagskriterium wird die in Art. 6 der Richtlinie genannte Methode

angewendet, wenn diese Auswirkungen zur Berücksichtigung bei der Kaufentscheidung finanziell bewertet werden.

Zu Art. 44 Abs. 2 Bst. m bis o und Abs. 4 - Zuschlagskriterien

Die Auftraggeber können die Energie- und Umweltauswirkungen, d.h. den Energieverbrauch, die CO₂-Emissionen und die Emissionen von NO_x, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln, als Zuschlagskriterium festlegen. Für diesen Zweck werden die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Betriebskosten des Energieverbrauchs sowie die in Tabelle 2 des Anhangs der Richtlinie 2009/33/EG aufgeführten CO₂-Emissionen und Schadstoffemissionen, die mit dem Betrieb der angekauften Fahrzeuge zusammenhängen, nach folgenden Methoden finanziell bewertet und berechnet:

1. Die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energiekosten für den Betrieb eines Fahrzeugs werden wie folgt berechnet:
 - Der Kraftstoffverbrauch je Kilometer eines Fahrzeugs wird in Energieverbrauchseinheiten je Kilometer gerechnet, gleichgültig, ob dies – wie bei Elektrofahrzeugen – direkt erfolgt oder nicht. Soweit der Treibstoffverbrauch in anderen Einheiten angegeben ist, wird er in Energieverbrauch je Kilometer umgerechnet, wobei die Umrechnungsfaktoren in Tabelle 1 des Anhangs der Richtlinie für den Energiegehalt von Kraftstoffen verwendet werden.
 - Je Energieeinheit wird ein einziger finanzieller Wert verwendet. Dieser Wert entspricht dem jeweils geringeren Wert der Kosten je Energieeinheit von Ottokraftstoff oder Dieseldieselkraftstoff vor Steuern, wenn sie als Verkehrskraftstoff verwendet werden.
 - Zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energiekosten für den Betrieb eines Fahrzeugs werden die Gesamtkilometerleistung (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilo-

meterleistung), der Energieverbrauch je Kilometer und die Kosten je Energieeinheit miteinander multipliziert.

2. Zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer für den Betrieb des Fahrzeuges anfallenden Kosten der CO₂-Emissionen eines Fahrzeuges werden die Gesamtkilometerleistung, gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung, die CO₂-Emissionen in Kilogramm je Kilometer und die Kosten je Kilogramm, die in dem in Tabelle 2 des Anhangs der Richtlinie genannten Bereich liegen, miteinander multipliziert.
3. Zur Berechnung der in Tabelle 2 des Anhangs der Richtlinie aufgeführten über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten der Schadstoffemissionen eines Fahrzeuges werden die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten der Emissionen von NO_x, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln addiert. Zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten jedes einzelnen Schadstoffes werden die Gesamtkilometerleistung (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung), die Emissionen in Gramm je Kilometer und die jeweiligen Kosten je Gramm miteinander multipliziert. Die Kosten sind den in Tabelle 2 des Anhangs der Richtlinie aufgeführten gemeinschaftsweit gemittelten Werten zu entnehmen. Die Auftraggeber können höhere Kosten heranziehen, sofern diese Kosten die in Tabelle 2 des Anhangs der Richtlinie aufgeführten Werte nicht um mehr als das Doppelte überschreiten.

Die Werte für den Kraftstoffverbrauch und die in Tabelle 2 des Anhangs der Richtlinie aufgeführten CO₂ – und Schadstoffemissionen je Kilometer basieren für Fahrzeuge, für die genormte gemeinschaftliche Testverfahren in den Gemeinschaftsvorschriften über die Typengenehmigung festgelegt sind, auf solchen Verfahren. Für Fahrzeuge, für die keine genormten gemeinschaftlichen Testverfahren bestehen, werden zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit verschiedener

Offerten allgemein anerkannte Verfahren, die Ergebnisse von für die Behörde durchgeführten Prüfungen oder die Angaben des Herstellers verwendet.

Die Gesamtkilometerleistung eines Fahrzeugs ist, sofern nichts anderes festgelegt ist, Tabelle 3 des Anhangs der Richtlinie zu entnehmen.

Zu II. Übergangsbestimmungen

Dieses Gesetz soll auf die Vergabe öffentlicher Aufträge Anwendung finden, wenn im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes entweder eine Bekanntmachung der Vergabe noch nicht stattgefunden hat, oder bei Vergabeverfahren ohne Bekanntmachung das Verfahren noch nicht eingeleitet wurde.

4.2 Gesetz über das Öffentliche Auftragswesen im Bereich der Sektoren (Ö-AWSG)

Zu Art. 2 Bst. c - Umsetzung von EWR-Rechtsvorschriften

Mit diesem Gesetz soll die Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Strassenfahrzeuge umgesetzt werden.

Zu Art. 3 Abs. 1 Ziff. 39 - Begriffe; Abkürzungen

Art. 3 Abs. 1 Ziff. 39 dient der Umsetzung von Art. 4 Ziff. 3 der Richtlinie. Damit wird gewährleistet, dass die Begriffsbestimmungen einheitlich sind, was unter anderem zu einer besseren Rechtssicherheit führt. Siehe die weiteren Ausführungen zu Art. 7 Abs. 1 Ziff. 39 ÖAWG.

Zu Art. 32a - Besondere Bestimmungen betreffend die Beschaffung von Strassenfahrzeugen oberhalb der Schwellenwerte

Abs. 1 dient der Umsetzung von Art. 5 Abs. 1 und 2 der Richtlinie. Er verpflichtet neu die Auftraggeber, bei der Beschaffung von Strassenfahrzeugen die in Abs. 2 Bst. a bis c genannten Energie- und Umweltauswirkungen zu berücksichtigen. Die Auftraggeber haben dabei in den Ausschreibungsunterlagen festzulegen, in wel-

cher Weise sie dieser Verpflichtung entsprechen wollen. Es steht ihnen frei, neben diesen Energie- und Umweltauswirkungen andere Umweltauswirkungen zu berücksichtigen.

Abs. 2 listet die Optionen auf, wie die Auftraggeber der Verpflichtung gemäss Abs. 1 entsprechen können. Sie können entweder die Energie- und Umweltauswirkungen im Wege der technischen Spezifikationen zur Beschreibung des Auftragsgegenstandes oder im Wege der Zuschlagskriterien in das Vergabeverfahren einfließen lassen. Bei der Berücksichtigung der Energie- und Umweltauswirkungen als Zuschlagskriterium wird die in Art. 6 der Richtlinie genannte Methode angewendet, wenn diese Auswirkungen zur Berücksichtigung bei der Kaufentscheidung finanziell bewertet werden.

Zu Art. 56 Abs. 2 Bst. m bis o und Abs. 4 - Zuschlagskriterien

Die Auftraggeber können die Energie- und Umweltauswirkungen, d.h. den Energieverbrauch, die CO₂- Emissionen und Emissionen von NO_x, Nichtmethan- Kohlenwasserstoffen und Partikeln, als Zuschlagskriterium festlegen. Für diesen Zweck werden die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Betriebskosten des Energieverbrauchs sowie der in Tabelle 2 des Anhangs der Richtlinie aufgeführten CO₂-Emissionen und Schadstoffemissionen, die mit dem Betrieb der angekauften Fahrzeuge zusammenhängen, nach den in Art. 6 der Richtlinie aufgeführten Methoden finanziell bewertet und berechnet (vgl. Ausführungen zu Art. 44 Abs. 2 Bst. m bis o und Abs. 4 ÖAWG).

Zu II. Übergangsbestimmungen

Dieses Gesetz soll auf die Vergabe öffentlicher Aufträge Anwendung finden, wenn im Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Gesetzes entweder eine Bekanntmachung der Vergabe noch nicht stattgefunden hat, oder bei Vergabeverfahren ohne Bekanntmachung das Verfahren noch nicht eingeleitet wurde.

5. **VERFASSUNGSMÄSSIGKEIT**

Hinsichtlich der Verfassungsmässigkeit bestehen keinerlei Bedenken.

6. **REGIERUNGSVORLAGE**

6.1 **Gesetz über das Öffentliche Auftragswesen (ÖAWG)**

Gesetz

vom

**betreffend die Abänderung des Gesetzes über das Öffentliche
Auftragswesen (ÖAWG)**

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine
Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Gesetz vom 19. Juni 1998 über das Öffentliche Auftragswesen (ÖAWG),
LGBI. 1998 Nr. 135, in der geltenden Fassung, wird wie folgt abgeändert:

Art. 1a Bst. c (neu)

Dieses Gesetz dient insbesondere der Umsetzung:

- c) der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom
23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Stras-

senfahrzeuge (EWR-Rechtssammlung: Anh. ... - ...), in ihrer geltenden Fassung.

Art. 7 Abs. 1 Ziff. 39 (neu)

1) Im Sinne dieses Gesetzes sind:

39. „Strassenfahrzeug“: ein Fahrzeug, das einer der in Tabelle 3 des Anhangs der Richtlinie 2009/33/EG genannten Fahrzeugklasse angehört.

Art. 20a (neu)

Besondere Bestimmungen betreffend die Beschaffung von Strassenfahrzeugen oberhalb der Schwellenwerte

1) Bei Lieferaufträgen über die Beschaffung von Strassenfahrzeugen haben Auftraggeber zumindest folgende Energie- und Umweltauswirkungen während der gesamten Lebensdauer zu berücksichtigen:

- a) Energieverbrauch;
- b) CO₂– Emissionen; und
- c) Emissionen von NO_x, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln.

2) Der Auftraggeber hat

- a) entweder technische Spezifikationen hinsichtlich der zu berücksichtigenden Energie- und Umweltauswirkungen festzulegen; oder
- b) die Energie- und Umweltauswirkungen als Zuschlagskriterien gemäss Art. 44 Abs. 2 Bst. m bis o festzulegen.

Art. 44 Abs. 2 Bst. m bis o und Abs. 4 (neu)

2) Die wirtschaftlich günstigste Offerte bestimmt sich nach Massgabe insbesondere folgender mit dem Auftragsgegenstand zusammenhängender Kriterien:

- m) Energieverbrauch;
- n) CO₂ – Emissionen;
- o) Emissionen von NO_x, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln.

4) Werden die Zuschlagskriterien gemäss Abs. 2 Bst. m bis o bei der Vergabe von Strassenfahrzeugen oberhalb der Schwellenwerte berücksichtigt, finden die Bestimmungen von Art. 6 der Richtlinie 2009/33/EG Anwendung, wenn diese Energie- und Umweltauswirkungen bei der Kaufentscheidung finanziell bewertet werden.

II.

Übergangsbestimmungen

Dieses Gesetz findet auf die Vergabe öffentlicher Aufträge Anwendung, wenn im Zeitpunkt seines Inkrafttretens:

- a) eine Bekanntmachung noch nicht stattgefunden hat; oder
- b) bei Vergabeverfahren ohne Bekanntmachung das Verfahren noch nicht eingeleitet wurde.

III.

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt unter Vorbehalt des ungenutzten Ablaufs der Referendumsfrist am....(1./Monat/Jahr) in Kraft, andernfalls am Tage der Kundmachung.

**6.2 Gesetz über das Öffentliche Auftragswesen im Bereich der Sektoren
(ÖAWSG)**

Gesetz

vom

**betreffend die Abänderung des Gesetzes über das Öffentliche
Auftragswesen im Bereich der Sektoren (ÖAWSG)**

Dem nachstehenden vom Landtag gefassten Beschluss erteile Ich Meine
Zustimmung:

I.

Abänderung bisherigen Rechts

Das Gesetz vom 21. September 2005 über das Öffentliche Auftragswesen
im Bereich der Sektoren (ÖAWSG), LGBl. 2005 Nr. 220, in der geltenden Fassung,
wird wie folgt abgeändert:

Art. 2 Bst. c (neu)

Dieses Gesetz dient insbesondere der Umsetzung:

- c) der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom
23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Stras-
senfahrzeuge (EWR-Rechtssammlung: Anh. ... - ...), in ihrer geltenden Fas-
sung.

Art. 3 Abs. 1 Ziff. 39

1) Im Sinne dieses Gesetzes sind:

39. „Strassenfahrzeug“: ein Fahrzeug, das einer der in Tabelle 3 des Anhangs der Richtlinie 2009/33/EG genannten Fahrzeugklasse angehört.

Art. 32a (neu)

*Besondere Bestimmungen betreffend die Beschaffung von Strassenfahrzeugen
oberhalb der Schwellenwerte*

1) Bei Lieferaufträgen über die Beschaffung von Strassenfahrzeugen haben Auftraggeber zumindest folgende Energie- und Umweltauswirkungen während der gesamten Lebensdauer zu berücksichtigen:

- a) Energieverbrauch;
- b) CO₂– Emissionen; und
- c) Emissionen von NO_x, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln.

2) Der Auftraggeber gemäss Abs. 1 hat

- a) entweder technische Spezifikationen hinsichtlich der zu berücksichtigenden Energie- und Umweltauswirkungen festzulegen; oder
- b) die Energie- und Umweltauswirkungen als Zuschlagskriterien gemäss Art. 56 Abs. 2 Bst. m bis o festzulegen.

Art. 56 Abs. 2 Bst. m bis o und Abs. 4 (neu)

2) Die wirtschaftlich günstigste Offerte bestimmt sich nach Massgabe insbesondere folgender mit dem Auftragsgegenstand zusammenhängender Kriterien:

- m) Energieverbrauch;
- n) CO₂ – Emissionen;
- o) Emissionen von NO_x, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln.

4) Werden die Zuschlagskriterien gemäss Abs. 2 Bst. m bis o bei der Vergabe von Strassenfahrzeugen oberhalb der Schwellenwerte berücksichtigt, finden die Bestimmungen von Art. 6 der Richtlinie 2009/33/EG Anwendung, wenn diese Energie- und Umweltauswirkungen bei der Kaufentscheidung finanziell bewertet werden.

II.

Übergangsbestimmungen

Dieses Gesetz findet auf die Vergabe öffentlicher Aufträge Anwendung, wenn im Zeitpunkt seines Inkrafttretens:

- a) eine Bekanntmachung noch nicht stattgefunden hat; oder
- b) bei Vergabeverfahren ohne Bekanntmachung das Verfahren noch nicht eingeleitet wurde.

III.

Inkrafttreten

Dieses Gesetz tritt gleichzeitig mit dem Gesetz vom ... betreffend die Abänderung des Gesetzes über das Öffentliche Auftragswesen (ÖAWG) in Kraft.