

Kontakt: Dipl.-Ing. Alexander Klein
Tel.: +43 1 955 55-7112
E-Mail: alexander.klein@mobilitaetsverbuende.at

Bundesministerium für Justiz
Stabsstelle für Vergaberecht

Museumstraße 7
1070 Wien

per E-Mail an: vergaberecht@bmj.gv.at

Wien, am 07.11.2025

Geschäftszahl: 2025-0.762.656;
Entwurf eines Vergaberechtsgesetzes 2026;
Stellungnahme

Sehr geehrte Damen und Herren,

die Mobilitätsverbünde Österreich erlauben sich zum gegenständlichen Gesetzesentwurf des Bundesministeriums für Justiz wie folgt Stellung zu nehmen.

Allgemein wird begrüßt, dass es mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf aller Voraussicht nach zu Erleichterungen und zu mehr Rechtssicherheit in Vergabeverfahren kommen wird, dies insbesondere durch die Überführung des Schwellenwerts für Direktvergaben ins Dauerrecht sowie durch weitere Klarstellungen. Ebenso positiv zu bewerten ist das verfolgte Ziel, mit dem Entwurf die Transparenz sowie den Wettbewerb in Vergabeverfahren zu stärken.

Vorweg möchten wir auch die Möglichkeit nutzen anzumerken, dass die Anführung der im Zusammenhang mit dem vorliegenden Gesetzesentwurf relevanten unionsrechtlichen Verordnungen und Richtlinien sowie der Verweis auf diese grundsätzlich begrüßenswert ist, dies aufgrund der Länge der Benennungen dieser Unionsrechtsakte jedoch vereinzelt nicht dazu beiträgt, dass die nationalen Bestimmungen lesefreundlich gestaltet sind; in diesem Zusammenhang sei bspw. auf § 4 Z 2 SFBG hingewiesen. Zum dritten Aufzählungspunkt der auf die im Begleitschreiben des Bundesministeriums für Justiz hingewiesenen Aspekte des Entwurfs dürfen wir deshalb rückmelden, dass aus den in diesem Punkt angeführten Gründen (Überfrachtung des Gesetzes bzw. Risiko, dass neu hinzukommende Unionsrechtsakte nicht rechtzeitig in den Gesetzestext aufgenommen werden) eine Aufnahme der Unionsrechtsakte im geplanten Vergaberechtsgesetz 2026 nicht empfehlenswert scheint. Begrüßenswert wäre jedoch, wenn von der Stabsstelle für Vergaberecht des Bundesministeriums für Justiz auf der Webseite des Bundesministeriums eine Auflistung der Unionsrechtsakte zur Verfügung gestellt und laufend aktualisiert würde.

Zu Artikel 1: Änderung des Bundesvergabegesetzes 2018 (BVergG 2018)

Zu § 20 Abs. 5 bis 7 BVergG 2018

In der vorgeschlagenen Bestimmung des § 20 Abs. 5 BVergG 2018 wird dem Begriff der „Umweltgerechtigkeit“ der Begriff der „Nachhaltigkeit“ zur Seite gestellt. Allerdings spiegelt sich Abgrenzung dieser Begriffe im Wortlaut des

MOBILITÄTSVERBÜNDE ÖSTERREICH

Mobilitätsverbünde Österreich OG | Europaplatz 3/3, 1150 Wien | Telefon: +43 1 955 55-7313 | office@mobilitaetsverbuende.at
FN 437226f | Firmenbuchgericht Handelsgericht Wien | UID-Nr.: ATU 67494213 | Finanzamt Feldkirch
Hypo Vorarlberg Bank AG | IBAN: AT19 5800 0101 9757 4025 | BIC: HYPVAT2B

mobilitaetsverbuende.at

Gemeinsam. Für alle.

§ 20 Abs. 5 BVergG 2018 nur eingeschränkt wider, da auch die beispielhafte Aufzählung im Gesetz nicht klar zuordnet, welches dieser Beispiele umweltgerecht und welches nachhaltig ist. Auch die Erläuterungen zu den Z 22 und 102 (§§ 20 Abs. 5 und 193 Abs. 5) vermögen nicht, diesbezügliche Unklarheiten bei der Abgrenzung zu beseitigen.

Es geht weder aus dem Gesetzestext selbst noch aus den Erläuterungen konkret hervor, was unter dem Begriff der „Nachhaltigkeit“ zu verstehen ist und wie sich diese vom Begriff der „Umweltgerechtigkeit“ abgrenzt. Die Erläuterungen bringen zudem im Zusammenhang mit dem Begriff „Nachhaltigkeit“ auch soziale Standards bei der Erbringung von Leistungen ins Spiel: *„Das Konzept der nachhaltigen Beschaffung ist umfassender gestaltet, da es die Beschaffung umweltfreundlicher Produkte und Leistungen, die den Geboten der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit folgen und bei deren Herstellung bzw. Erbringung soziale Standards eingehalten werden, zum Gegenstand hat“*. Hierzu ist anzumerken, dass entsprechend der Bestimmung des § 93 BVergG 2018 idGF die Einhaltung arbeits-, sozial- und umweltrechtlicher Bestimmungen sicherzustellen ist und die gesonderte Berücksichtigung weiterer sozialer Aspekte bisher nur bei gewissen (Dienst-)Leistungen verpflichtend zu berücksichtigen ist (bspw. gemäß § 91 Abs. 6 Z 2 BVergG 2018 idGF bei Verkehrsdiensten im öffentlichen Straßenpersonenverkehr) und im Hinblick auf die Berücksichtigung sozialer Aspekte § 20 Abs. 6 BVergG 2018 als Kann-Bestimmung ausgestaltet ist.

Für die Praxis wird mangels klarer Abgrenzung und mangels einer Definition der Begriffe „Umweltgerechtigkeit“ und „Nachhaltigkeit“ mit Unklarheiten gerechnet. Um diese zu vermeiden, wird dahingehend eine Präzisierung der Begrifflichkeiten angeregt.

Die in den Bestimmungen des § 20 Abs. 5 bis 7 BVergG 2018 vorgesehene Möglichkeit, die darin genannten Aspekte neben den Zuschlagskriterien auch im Rahmen der Eignungskriterien vorzusehen bzw. berücksichtigen zu können, wird ausdrücklich begrüßt und als positiv bewertet.

Zu den §§ 46 Abs. 2 Z. 2, 4 und 5, 47 Abs. 2 Z. 1 sowie 66 Abs. 1 BVergG 2018

Die Überführung des Schwellenwertes für Direktvergaben aus der Schwellenwertverordnung in das Dauerrecht (§ 46 Abs. 2 Z 2 BVergG sowie der Verweis auf den Schwellenwert des § 12 Abs. 1 Z. 1 BVergG 2018) wird ausdrücklich begrüßt und als sehr positiv betrachtet.

Auch wenn die Zielsetzung, die Wirtschaftlichkeit bei der Beschaffung im Rahmen der Direktvergabe bei erhöhten gesetzlichen Schwellenwerten sicherzustellen, durchaus nachvollziehbar ist, scheint in Hinblick auf die geplante Änderung des § 46 Abs. 4 und 5 BVergG 2018 fraglich, ob mit der geänderten Bestimmung diese Zielsetzung erreicht werden kann, da diese bloß auf ein Bemühen abstellt und bei sachlichen Gründen auch dieses Bemühen unterbleiben kann. Das Einholen von mehreren Vergleichsangeboten ist in der Vergabepaxis üblich und erfolgt in der Regel auch eine Dokumentation über die Einholung der Vergleichsangebote. Zudem sei angemerkt, dass die Verwendung öffentlicher Gelder nach den Grundsätzen der Sparsamkeit, Wirtschaftlichkeit und Zweckmäßigkeit erfolgt und die Sicherstellung der Wirtschaftlichkeit daher ohnehin aus haushaltsrechtlichen Gründen und im Umgang mit Steuermitteln stets geboten ist.

Weiters ist es grundsätzlich begrüßenswert und positiv, dass auch der Schwellenwert für Direktvergaben mit vorheriger Bekanntmachung in das Dauerrecht (§ 47 Abs. 2 Z 1 BVergG sowie der Verweis auf den Schwellenwert des § 12 Abs. 1 Z. 1 BVergG 2018) überführt wird, wobei aufgrund des identen Schwellenwertes wie für Direktvergaben zu erwarten ist, dass diese Verfahrensart noch weniger genutzt werden wird. Hierzu sei angemerkt, dass aber gerade eine Stärkung dieser Verfahrensart zu einer wesentlich höheren Transparenz und mehr Wettbewerb beitragen könnte.

Auch wenn die Zielsetzung der Stärkung der Transparenz durchaus nachvollziehbar ist, ist zur vorgeschlagenen Änderung des § 66 Abs. 1 BVergG 2018 anzumerken, dass die vorgesehene Verpflichtung von Bekanntgaben für nunmehr alle öffentlichen Auftraggeber ab einem Auftragswert von EUR 50.000,- in der Praxis voraussichtlich zu zusätzlichen gravierenden organisatorischen Aufwänden sowie damit einhergehend unter Umständen auch zu personellen Mehraufwänden bei den Auftraggebern führen wird. Dies umfasst auch zusätzliche Schulungsaufwände und gegebenenfalls die vermehrte Beiziehung externer Berater, um etwaige Rechtsunsicherheiten in diesem Zusammenhang zu vermeiden. Ein Abbau von bürokratischen Aufwänden sowie die Vermeidung unnötiger Transaktionskosten wird damit voraussichtlich nicht erreicht werden können, im Gegenteil kann eher davon ausgegangen werden, dass sich die Aufwände und damit auch die direkten sowie indirekten Kosten für Vergabeverfahren erhöhen werden.

Zudem sei angemerkt, dass sich die Schaffung einer solchen Bekanntgabeverpflichtung nicht aus unionsrechtlichen Bestimmungen ergibt, dies insbesondere mangels Anwendbarkeit der unionsrechtlichen Vergaberichtlinien im Unterschwellenbereich, sowie ebenso nicht aufgrund einer Judikatur des Europäischen Gerichtshofs oder nationaler Gerichte. Zudem war die bisherige Bestimmung, die eine Bekanntgabeverpflichtung für „*öffentliche Auftraggeber im Vollziehungsbereich des Bundes*“ vorsieht, seit geraumer Zeit unverändert in Geltung und bisher war eine Differenzierung bei dieser Verpflichtung auf Basis des Vollziehungsbereichs unproblematisch.

Es wird daher angeregt, dass die voraussichtlich erwartbaren Mehraufwände und Mehrkosten bei den Auftraggebern durch eine solche Änderung im Rahmen einer sachlichen Betrachtung in Relation zur damit voraussichtlich gewonnenen Transparenz gestellt werden, und sich eine solche Abwägung auch in der wirkungsorientierten Folgenabschätzung wiederfinden sollte.

Aus den zuvor genannten Gründen wird weiters angeregt, die Bekanntgabeverpflichtung gemäß § 66 Abs. 1 BVergG 2018 idgF unverändert zu belassen und nicht auf alle öffentlichen Auftraggeber auszuweiten. Alternativ wird vorgeschlagen, eine Bekanntgabeverpflichtung für alle öffentlichen Auftraggeber außerhalb des Vollziehungsbereiches des Bundes in einem eigenen Absatz zu regeln und an den Schwellenwert von EUR 100.000,- zu knüpfen; dies würde auch besser mit der Verpflichtung der Bestimmungen des Informationsfreiheitsgesetzes (konkret mit jener des § 2 Abs. 2 IFG) korrelieren.

Zu § 95 Abs 2 BVergG 2018

Zur vorgeschlagene Änderung der Bestimmung des § 95 Abs 2 BVergG 2018, die zukünftig für alle öffentlichen Auftraggeber vorsieht, „*bei der Vergabe von Dienstleistungsaufträgen im Oberschwellenbereich sicherzustellen, dass bei der Erbringung der betreffenden Dienstleistungen ausschließlich Waren verwendet werden, die die in Anhang XIV genannten Anforderungen an die Energieeffizienz erfüllen*“, wird angeregt, dass diese dahingehend ergänzt und klargestellt wird, dass die in § 95 BVergG 2018 sowie in Anhang XIV genannten Verpflichtungen nur zur Anwendung gelangen, wenn der Anwendungsbereich der jeweils zugrundeliegenden Unionsrechtsakte eröffnet ist.

Zu Artikel 5: Änderung des Straßenfahrzeug-Beschaffungsgesetzes (SFBG)

Zu § 2 Z 4 lit. b sublit. aa SFBG

Gegenüber der bisherigen Definition alternativer Kraftstoffe gemäß § 2 Z 1 des Bundesgesetzes zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe sieht die vorgeschlagene Bestimmung des § 2 Z 4 lit. b sublit. aa SFBG eine Definition nach Art 2 Z 4 der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU vor. Die Definition des

Begriffs „alternative Kraftstoffe“ gemäß § 2 Z 1 des Bundesgesetzes zur Festlegung einheitlicher Standards beim Infrastrukturaufbau für alternative Kraftstoffe, die sich an der aufgehobenen Richtlinie (EU) 2014/94 orientiert, unterscheidet sich insbesondere hinsichtlich ihrer Reichweite von der Definition nach Art. 2 Z 4 der Verordnung (EU) 2023/1804 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU.

Die bisherige Definition enthält dabei eine demonstrative Aufzählung von Energieträgern, die als alternative Kraftstoffe gelten, wobei insbesondere Elektrizität, Wasserstoff, Biokraftstoffe, synthetische und paraffinhaltige Kraftstoffe, Erdgas sowie Flüssiggas genannt werden. Diese Aufzählung ist nicht abschließend und lässt Raum für Interpretation. Demgegenüber enthält die vorgeschlagene Fassung eine systematisch gegliederte und konstruktive Aufzählung, die zwischen emissionsfreien, erneuerbaren sowie nicht erneuerbaren alternativen Kraftstoffen differenziert. Sie inkludiert überdies neue Energieträger wie Ammoniak und unterscheidet synthetische Kraftstoffe nach ihrer Herkunft aus erneuerbaren oder nicht erneuerbaren Energiequellen. Angesichts der dynamischen Entwicklungen im Energiesektor erscheint es sachgerecht, die Begriffsbestimmung auch künftig in Form einer demonstrativen Aufzählung zu gestalten, um der technologischen Offenheit und der Berücksichtigung neuer Energieträger im Sinne einer flexiblen Rechtsanwendung Rechnung zu tragen.

Zu § 4 Z 2 SFBG

In der Richtlinie (EU) 2019/1161 zur Änderung der Richtlinie 2009/33/EG über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge (in der Folge: CVD) ist zum Anwendungsbereich in Art. 3 Abs. 2 lit. b CVD eindeutig geregelt, dass die CVD nicht für „Fahrzeuge der Klasse M3 mit Ausnahme von Fahrzeugen der Klasse I und der Klasse A im Sinne von Artikel 3 Nummern 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates“ gilt.

In Umsetzung der Ausnahmebestimmung des Art. 3 Abs. 2 lit. b CVD zum Anwendungsbereich der CVD erfolgte die nationale Umsetzung in der Bestimmung des § 4 Z 2 SFBG, die in der geltenden Fassung des SFBG wie folgt lautet: „Straßenfahrzeugen der Klasse M3 gemäß Art. 4 Abs. 1 lit. a sublit. iii der Verordnung (EU) 2018/858, mit Ausnahme von Fahrzeugen der Klassen I und A gemäß Art. 3 Nrn. 2 und 3 der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 über die Typgenehmigung von Kraftfahrzeugen, Kraftfahrzeuganhängern und von Systemen, Bauteilen und selbstständigen technischen Einheiten für diese Fahrzeuge hinsichtlich ihrer allgemeinen Sicherheit, ABl. Nr. L 200 vom 31.7.2009 S. 1“. Damit war für Auftraggeber eindeutig klargestellt, dass Fahrzeuge der Klasse M3 Klassen II und B vom Anwendungsbereich des SFBG ausgenommen sind.

Durch die Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 661/2009 soll im Hinblick auf die Ausnahmebestimmung nunmehr auf Art. 9 Abs. 6 der Verordnung (EU) 2019/2144 verwiesen werden. Art. 9 Abs. 6 der Verordnung (EU) 2019/2144 definiert Fahrzeuge der Klasse M3 wie folgt: „Fahrzeuge der Klassen M2 und M3 mit einer zulässigen Personenzahl von mehr als 22 Fahrgästen zusätzlich zum Fahrer, die mit Stehplätzen versehen sind, die die Beförderung von Fahrgästen auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen ermöglichen, müssen so konstruiert und gebaut sein, dass sie für Personen mit eingeschränkter Mobilität, einschließlich Rollstuhlfahrer, zugänglich sind.“

Durch den Verweis auf die Definition des Art. 9 Abs. 6 der Verordnung (EU) 2019/2144 fehlt es nun aber an der bisherigen Klarstellung, die eindeutig auf die Klassen I und A der Klasse M3 Bezug nimmt. Zwar implizieren die Formulierungen „auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen“ wie bisher, dass hierunter Fahrzeuge zu verstehen sind, die auf Strecken mit zahlreichen Haltestellen aufgrund des dadurch bedingten häufigen Ein- und Aussteigens – wie dies primär im städtischen Busverkehr der Fall ist – eingesetzt werden und damit die Klassen I und A gemeint sein dürften. Jedoch ergibt sich dadurch ein Interpretationsspielraum, welcher unter Berücksichtigung der bisherigen Umsetzung der CVD im SFBG vom Gesetzgeber so nicht beabsichtigt sein dürfte. Dies erschließt sich insbesondere auch daraus, da in den Erläuterungen zu Z 3 (§ 4 Z 2) ausdrücklich angeführt wird, dass „Fahrzeuge der

Klasse M3 grundsätzlich nicht den Vorgaben der CVD unterliegen, außer es handelt sich um Straßenfahrzeuge der Klasse M3 Klasse I und A“ und weiters angeführt ist, dass aufgrund Aufhebung der Verordnung (EG) 661/2009 „gemäß Art. 18 Abs. 2 der Verordnung (EU) 2019/2144 [...] alle Bezugnahmen auf die Verordnung (EG) 661/2009 als Bezugnahmen auf diese Verordnung“ gelten. Daraus kann implizit abgeleitet werden, dass die Ausnahmebestimmungen und der Anwendungsbereich weiter wie bisher Gültigkeit haben sollen.

Um Unklarheiten und Interpretationsspielräume auszuräumen, wird eine Überarbeitung der Bestimmung des § 4 Z 2 SFBG angeregt, sodass aus der Ausnahmebestimmung eindeutig hervorgeht, dass weiterhin die Fahrzeuge der Klasse M3 Klasse II und B vom Anwendungsbereich des SFBG ausgenommen sein sollen.

Wir ersuchen um Berücksichtigung unserer Stellungnahme und verbleiben

mit freundlichen Grüßen



Dipl.-Ing. Alexander Klein
Geschäftsleitung