



Faktenblatt

Berücksichtigung der Umweltauswirkungen von Transporten

Bern, August 2022

Zusammenfassung

Vergabekriterien, welche die Umweltauswirkungen von Transporten betreffen, müssen einen Sachzusammenhang zum Beschaffungsgegenstand aufweisen, im öffentlichen Interesse liegen, verhältnismässig sein und dürfen nicht gegen das Diskriminierungsverbot verstossen. Besonders sorgfältig zu prüfen sind der sachliche Bezug zum Beschaffungsgegenstand und die Verhältnismässigkeit.

Die Berücksichtigung von Transporten in den Zuschlagskriterien, den technischen Spezifikationen und mitunter auch den Eignungskriterien ist grundsätzlich zulässig. Der Einsatz von Muss-Kriterien ist immer gut abzuwägen. Es ist jeweils klar zu definieren, welche Transportparameter berücksichtigt werden.

Es bestehen verschiedene Möglichkeiten, die Umweltauswirkungen bei Transportleistungen zu berücksichtigen. Für deren Bewertung kann auf ihre Lebenszykluskosten oder Ökobilanz abgestellt werden.

Grundsätzliches

Unabhängig davon, ob der fragliche Auftrag dem Staatsvertragsbereich untersteht oder nicht, müssen folgende Voraussetzungen erfüllt sein, damit die Umweltauswirkungen des Transports berücksichtigt werden können:

- **Sachzusammenhang:** Der Transport als solcher kann Beschaffungsgegenstand (z.B. Schülertransport) oder nur ein Teil davon sein (z.B. Lieferung beschaffter Waren an den Bestimmungsort). Bei der Transportleistung besteht naturgemäss ein sachlicher Zusammenhang zum Beschaffungsgegenstand.
- **Öffentliches Interesse:** Der Schutz der Umwelt stellt – wie die weiteren Nachhaltigkeitsdimensionen Wirtschaft und Gesellschaft – ein öffentliches Interesse dar. Zudem muss auch

den anderen Zwecken des Beschaffungsrechts (Transparenz, Gleichbehandlung, Wettbewerb) Rechnung getragen werden (Art. 2 BöB/IVöB).

- **Verhältnismässigkeit:** Die Verhältnismässigkeit von Kriterien, welche die Umweltauswirkungen von Transporten betreffen, ist gegeben, wenn der durch die Verwendung dieser Kriterien erwirkte Zuschlag voraussichtlich (a) einen messbaren, ökologischen Vorteil im öffentlichen Interesse bringt (sog. «Auswirkungsprinzip»), (b) sich die Vergabestelle bei der Wahl und Gewichtung der Kriterien an deren Auswirkung auf die Umwelt orientiert und (c) den übrigen öffentlichen Interessen angemessenen Raum lässt. Das Kosten-Nutzen-Verhältnis muss ausgewogen sein.
- **Diskriminierungsverbot:** Ökologische Beschaffungskriterien dürfen nicht dafür missbraucht werden, lokalen Anbieterinnen einen Vorteil zu gewähren.¹ Entsprechend dürfen transportbezogene Kriterien (wie Transportart und Lieferzeit) örtlich weiter entfernte Anbieterinnen nicht benachteiligen. Wird ausschliesslich auf die Transportdistanz abgestellt, werden ortsfremde Anbieterinnen diskriminiert. Eine Diskriminierung liegt hingegen nicht vor, wenn der Beschaffungsgegenstand beispielsweise eine kurze Reaktionszeit für Servicearbeiten erfordert. Auch dürfen dem Stand der Technik entsprechende Abgasnormen verlangt werden.

¹ Rika Koch, Das ökologische Beschaffungswesen unter dem revidierten Vergaberecht, in: Jusletter vom 28.9.2020, Rz. 11.

Zur Berücksichtigung der Umweltauswirkungen des Transports eignen sich insbesondere Zuschlagskriterien. Je nach Beschaffungsgegenstand sind auch technische Spezifikationen möglich oder Eignungskriterien denkbar. Die Hauptschwierigkeit liegt in der einzelfallbezogenen, rechtskonformen Formulierung und Anwendung der Kriterien durch die Vergabestelle. Hinzu kommt, dass der Transport nur einer von mehreren Faktoren ist, der sich auf die ökologische Nachhaltigkeit einer Beschaffung auswirkt.

Zuschlagskriterien

Zuschlagskriterien dienen der Ermittlung des vorteilhaftesten Angebots (Art. 41 BöB/IVöB). Massgeblich für die Interessenkoordination «öffentliches Interesse am Umweltschutz vs. wirtschaftliche Verwendung öffentlicher Mittel» ist die Gewichtung der Zuschlagskriterien. Von besonderer Relevanz ist daher die Gewichtung des Preiskriteriums gegenüber anderen Kriterien. Transportbezogene Parameter wie die CO₂-Effizienzklasse bei Fahrzeugen oder die Ökobilanz des Transports lassen sich unter das Zuschlagskriterium Nachhaltigkeit subsumieren oder als eigenes Kriterium verwenden (vgl. den nicht abschliessenden Katalog in Art. 29 Abs. 1 BöB/IVöB). Die Gestaltung und Gewichtung von transportbezogenen Zuschlagskriterien erfolgt im Einzelfall, wobei die Vergabestelle das Diskriminierungsverbot zu beachten hat. Insbesondere müssen die Bewertungsparameter einfach zu erfüllen sein und sie sollten KMU nicht benachteiligen. Um einen Nachhaltigkeitsvorteil zu erzielen, sollte die Gewichtung jedoch mindestens 5 % der insgesamt möglichen Punktzahl ausmachen.

Um die Umweltauswirkungen des Transports zu messen, kommen grundsätzlich folgende **Bewertungsparameter** infrage:

Ökobilanz (LCA) gemäss ISO 14040/14044

Mit einer Ökobilanz («Life Cycle Assessment»; LCA) werden die Stoffströme und Emissionen über den gesamten Lebenszyklus einer Leistung erfasst und deren Umweltauswirkungen analysiert. Die Ökobilanz ist in der ISO-Norm 14040/14044 standardisiert. Ökobilanzen des gesamten Beschaffungsgegenstands oder von Teilen davon (namentlich dem Transport als Transport-Ökobilanz) können für die Formulierung von Zuschlagskriterien dienen. Mithilfe des [online Transportrechners](#) basierend auf den KBOB-Ökobilanzdaten ist es beispielsweise möglich, die Umweltauswirkungen der

Transporte standardisiert auf Basis überprüfter Ökobilanzdaten zu berechnen.

Monetarisierung externer Kosten

Die externen Kosten² von transportbedingten Treibhausgasemissionen sind monetarisierbar, d.h. sie können in Form eines Geldbetrags abgeschätzt werden. Eine Klimabilanz bildet dazu die Grundlage. Diese externen Kosten können als Zuschlagskriterien verwendet werden.

Die bereits internalisierten externen Kosten³ sind dabei in Abzug zu bringen, um eine doppelte Anrechnung und damit eine Wettbewerbsverzerrung zu verhindern.

→ Für mehr Informationen siehe Faktenblatt LCC (in Arbeit).

Technische Spezifikationen

Die Vergabestelle kann technische Spezifikationen zur Erhaltung der natürlichen Ressourcen oder zum Schutz der Umwelt vorsehen (vgl. Art. 30 BöB/IVöB). Angebote, die die technischen Spezifikationen nicht erfüllen, werden ausgeschlossen. Es empfiehlt sich deshalb, als technische Spezifikation nur zwingend nötige ökologische Anforderungen zu formulieren und wünschbare als Zuschlagskriterien. Zu strikte Anforderungen an den Beschaffungsgegenstand können unnötige Handelshemmnisse darstellen. Der Wettbewerb darf nicht mehr als erforderlich eingeschränkt werden.

So kann beispielsweise der Ausschluss des Transports einer Warenlieferung per Flugzeug als unnötiges Handelshemmnis i.S.v. Art. X GPA⁴ ausgelegt werden. Zudem würde bei einer einmaligen Lieferung die Berücksichtigung des Transports als zwingendes Kriterium einer Verhältnismässigkeitsprüfung kaum standhalten.⁵ Die Vergabestelle kann dieser Problematik begegnen, indem sie ausreichende Lieferfristen gewährt.

Eignungskriterien

Eignungskriterien beziehen sich auf die Leistungsfähigkeit der Anbieterin und müssen objektiv erforderlich und überprüfbar sein (Art. 27 Abs. 1 und 2 BöB/IVöB). Umweltbezogene Eignungskriterien können z.B. bei Beschaffungen verlangt werden, die eine spezielle technische Kompetenz oder ein spezielles ökologisches Know-how der Anbieterin erfordern. Denkbar ist dies etwa bei Gefahrguttransporten oder bei Aufträgen zur Abfallentsorgung (inkl. –transport).

² Externe Kosten sind Kosten, die nicht von den Nutzniessenden einer Leistung – hier einer Transportleistung – selber bezahlt werden, sondern von anderen Akteuren oder der Gesellschaft getragen werden.

³ Bereits internalisierte externe Kosten sind externe Kosten, welche via Erhebung einer Steuer oder Abgabe auf die betroffene Leistung durch von den Nutzniessenden dieser Leistung selber bezahlt werden, und somit «internalisiert» werden.

⁴ Revidiertes WTO-Übereinkommen über das öffentliche Beschaffungswesen, SR 0.632.231.422.

⁵ Vgl. Rolf H. Weber / Rika Koch, Berücksichtigung des Transports. Öffentliches Beschaffungswesen im Spannungsfeld von Umweltschutz und Diskriminierungsverbot, in: Jusletter vom 8.2.2016, Rz. 70.

Weitere Instrumente und Auskünfte

Als weitere Instrumente stehen auf der Wissensplattform nachhaltige öffentliche Beschaffung WöB die Relevanzmatrix des Bundesamtes für Umwelt sowie weitere Tools zur Verfügung.

→ www.woeb.swiss

Auf der WöB ist auch das im Auftrag des BAFU erstellte Rechtsgutachten abrufbar, auf dessen Basis dieses Faktenblatt erstellt worden ist:

→ [Rechtsgutachten - Berücksichtigung der ökologischen Nachhaltigkeit bei Transporten im Rahmen von öffentlichen Beschaffungen | Wissensplattform nachhaltige öffentliche Beschaffung WöB \(woeb.swiss\)](#)

Auskünfte

Bundesamt für Umwelt BAFU:

[Fachstelle ökologische öffentliche Beschaffung](#)

Geschäftsstelle der Beschaffungskonferenz des Bundes BKB:

[Nachhaltige öffentliche Beschaffung](#)

Kompetenzzentrum Beschaffungswesen Bund KBB:

[Kompetenzzentrum Beschaffungswesen](#)

Fachkonferenz öffentliches Beschaffungswesen FöB:

[Geschäftsstelle der Fachkonferenz öffentliches Beschaffungswesen FöB](#)