

CONCEPTTEKST juni 2021  
T.b.v. Voorhang Tweede- en Eerste Kamer

HOOFDDIRECTIE  
BESTUURLIJKE EN  
JURIDISCHE ZAKEN

Regeling van de Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat, van .....,  
nr. IENW/BSK-, houdende regels ter bevordering van schone wegvoertuigen ter  
ondersteuning van emissiearme mobiliteit (Regeling bevordering schone  
wegvoertuigen)

De Staatssecretaris van Infrastructuur en Waterstaat,

Gelet op richtlijn (EU) 2019/1161 van het Europees Parlement en de Raad van 20  
juni 2019 tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van  
schone en energiezuinige wegvoertuigen (PbEU 2019, L188) en artikel 9.6.1  
juncto artikel 21.6, zesde lid, van de Wet milieubeheer;

BESLUIT:

**Artikel 1**

In deze regeling wordt verstaan onder:

*aanbestedende dienst*: aanbestedende dienst als bedoeld in artikel 1.1 van de  
Aanbestedingswet 2012;

*elektronisch systeem voor aanbestedingen*: elektronisch systeem voor  
aanbestedingen als bedoeld in artikel 4.13 van de Aanbestedingswet 2012;

*emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig*: schoon voertuig zonder interne  
verbrandingsmotor, of met een interne verbrandingsmotor met emissies van  
minder dan 1 g CO<sub>2</sub>/kWh als gemeten in overeenstemming met Verordening (EG)  
nr. 595/2009 en de uitvoeringsbepalingen daarvan, of met emissies van minder  
dan 1 g CO<sub>2</sub>/km als gemeten in overeenstemming met Verordening (EG) nr.  
715/2007 en de uitvoeringsbepalingen daarvan.

*licht bedrijfsvoertuig*: voertuig van categorie M1, M2, of N1 als bedoeld in artikel  
4 van Verordening 2018/858;

*overheidsopdracht*: overheidsopdracht als bedoeld in artikel 1.1 van de  
Aanbestedingswet 2012;

*Richtlijn 2009/33*: Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad  
van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige  
wegvoertuigen (PbEU 2009, L 120);

*Richtlijn 2014/94*: Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad  
van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve  
brandstoffen (PbEU 2014, L 307);

*Richtlijn 2018/2001*: Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 ter bevordering van het gebruik van energie uit hernieuwbare bronnen (PbEU 2018, L 328);

*Richtlijn 2019/1161*: Richtlijn (EU) 2019/1161 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PbEU 2019, L 188);

*schoon voertuig*:

- a. licht bedrijfsvoertuig met een maximale uitlaatmissie, uitgedrukt in gram CO<sub>2</sub>/km, en verontreinigende emissies in echte rijomstandigheden die lager zijn dan een percentage van de in tabel 2 van de bijlage bij Richtlijn 2009/33/EG vastgestelde toepasselijke emissiegrenzen, of
- b. zwaar bedrijfsvoertuig dat alternatieve brandstoffen gebruikt als gedefinieerd in artikel 2, punten 1 en 2, van Richtlijn 2014/94, met uitzondering van brandstoffen geproduceerd met grondstoffen met een hoog risico op indirecte veranderingen in landgebruik waarvoor een belangrijke uitbreiding van het productiegebied naar land met hoge koolstofvoorraden waar te nemen valt in overeenstemming met artikel 26 van Richtlijn 2018/2001. In het geval van voertuigen die vloeibare biobrandstoffen, synthetische brandstoffen en paraffinehoudende brandstoffen gebruiken, mogen die brandstoffen niet worden gemengd met conventionele fossiele brandstoffen;

*speciale-sector bedrijf*: speciale-sector bedrijf als bedoeld in artikel 1.1 van de Aanbestedingswet 2012;

*speciale-sector opdracht*: speciale-sector opdracht als bedoeld in artikel 1.1 van de Aanbestedingswet 2012;

*Uitvoeringsverordening (EU) 2019/1780*: Uitvoeringsverordening (EU) 2019/1780 van de Commissie van 23 september 2019 tot vaststelling van standaardformulieren voor de bekendmaking van aankondigingen op het gebied van overheidsopdrachten en tot intrekking van Uitvoeringsverordening (EU) 2015/1986 (PbEU 2019, L272);

*Verordening nr. 595/2009*: Verordening (EG) nr. 595/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 18 juni 2009 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen en motoren met betrekking tot emissies van zware bedrijfsvoertuigen (Euro VI) en de toegang tot reparatie- en onderhoudsinformatie, tot wijziging van Verordening (EG) nr. 715/2007 en Richtlijn 2007/46/EG en tot intrekking van de Richtlijnen 80/1269/EEG en 2005/78/EG (PbEU 2009, L 188);

*Verordening nr. 661/2009*: Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad van 13 juli 2009 betreffende typegoedkeuringsvoorschriften voor de algemene veiligheid van motorvoertuigen, aanhangwagens daarvan en daarvoor bestemde systemen, onderdelen en technische eenheden (PbEU 2009, L 200);

*Verordening nr. 715/2007*: Verordening (EG) nr. 715/2007 van het Europees Parlement en de Raad van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2007 betreffende de typegoedkeuring van motorvoertuigen met betrekking tot emissies

van lichte personen-en bedrijfsvoertuigen (Euro 5 en Euro 6) en de toegang tot reparatie-en onderhoudsinformatie (PbEU 2007, L 171);

*Verordening nr. 1370/2007*: Verordening (EG) nr. 1370/2007 van het Europees Parlement en de Raad van 23 oktober 2007 betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg en tot intrekking van Verordening (EEG) nr. 1191/69 van de Raad en Verordening (EEG) nr. 1107/70 van de Raad (PbEU 2007, L 315);

*Verordening 2018/858*: Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad van 30 mei 2018 betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, tot wijziging van Verordeningen (EG) nr. 715/2007 en (EG) nr. 595/2009 en tot intrekking van Richtlijn 2007/46/EG (PbEU 2018, L 151);

*wegvoertuig*: voertuig van categorie M of N als bedoeld in artikel 4, eerste lid, onderdeel a, onderscheidenlijk b, van Verordening 2018/858;

*zwaar bedrijfsvoertuig*: voertuig van categorie N2, N3, of M3 als bedoeld in artikel 4 van Verordening 2018/858;

## **Artikel 2**

1. Deze regeling is van toepassing op overheidsopdrachten en speciale-sector opdrachten die onder de Aanbestedingswet 2012 vallen en plaatsvinden door middel van:
  - a. overeenkomsten voor de aankoop, leasing, huur of huurkoop van wegvoertuigen gegund door aanbestedende diensten of speciale-sector bedrijven;
  - b. openbare dienstencontracten als bedoeld in Verordening nr. 1370/2007, en
  - c. dienstencontracten als bedoeld in tabel 1 van de bijlage bij Richtlijn 2019/1161.
2. Voor deze overheidsopdrachten en speciale-sector opdrachten geldt dat een aankondiging is verzonden na 2 augustus 2021 of, in gevallen waarin niet in aankondiging is voorzien, waarvoor de aanbestedende dienst of het speciale-sector bedrijf de procedure voor het plaatsen van de overheidsopdracht of speciale-sector opdracht na die datum is begonnen.
3. Deze regeling is niet van toepassing op overheidsopdrachten en speciale-sector opdrachten van:
  - a. voertuigen als bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdelen a, b, en c, en derde lid, onderdeel c, van Verordening 2018/858;
  - b. voertuigen van categorie M3, met uitzondering van voertuigen van klasse I en klasse A, als bedoeld in artikel 3, punten 2 en 3, van Verordening nr. 661/2009;

## **Artikel 3**

- Voor de periode van 2 augustus 2021 tot en met 31 december 2025 geldt dat:
- a. deze regeling niet van toepassing is op:
    - 1°. voertuigen als bedoeld in artikel 2, tweede lid, onderdeel d, en derde lid, onderdelen a en b, van Verordening 2018/858; en
    - 2°. voertuigen als bedoeld in de punten 5.2 tot en met 5.5 en 5.7 van deel A van Bijlage I bij Verordening 2018/858; en

- b. aanbestedende diensten en speciale-sector bedrijven zich bij het plaatsen van overheidsopdrachten en speciale-sector opdrachten voor lichte bedrijfsvoertuigen en diensten, houden aan het voor Nederland vastgestelde minimumstreefcijfer in de eerste kolom van tabel 3 van de bijlage bij Richtlijn 2019/1161;
- c. aanbestedende diensten en speciale-sector bedrijven zich bij het plaatsen van overheidsopdrachten en speciale-sector opdrachten voor zware bedrijfsvoertuigen en diensten, houden aan de voor Nederland bepaalde minimumstreefcijfers in de eerste en derde kolom van tabel 4 van de bijlage bij Richtlijn 2019/1161.

#### **Artikel 4**

Voor de periode van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030 geldt dat:

- a. aanbestedende diensten en speciale-sector bedrijven zich bij het plaatsen van overheidsopdrachten en speciale-sector opdrachten voor lichte bedrijfsvoertuigen en diensten houden aan het voor Nederland bepaalde minimumstreefcijfer in de tweede kolom van tabel 3 van de bijlage bij Richtlijn 2019/1161;
- b. aanbestedende diensten en speciale-sector bedrijven zich bij het plaatsen van overheidsopdrachten en speciale-sector opdrachten voor zware bedrijfsvoertuigen en diensten, houden aan de voor Nederland bepaalde minimumstreefcijfers in de tweede en vierde kolom van tabel 4 van de bijlage bij Richtlijn 2019/1161.

#### **Artikel 5**

1. Tot het moment dat de Minister van Economische Zaken en Klimaat ter uitvoering van Uitvoeringsverordening EU 2019/1780 vastgestelde formulieren beschikbaar stelt door middel van het elektronische systeem voor aanbestedingen, nemen aanbestedende diensten en speciale-sector bedrijven in de aankondiging van de overheidsopdracht per voertuigcategorie op:
  - a. het totale aantal voertuigen dat wordt aanbesteed;
  - b. het aantal schone voertuigen dat wordt aanbesteed;
  - c. het aantal emissievrije zware bedrijfsvoertuigen dat wordt aanbesteed.
2. Aanbestedende diensten en speciale-sector bedrijven kunnen ook aan het eerste lid voldoen door veld VI.3, Nadere inlichtingen, van het formulier 'aankondiging van de gegunde opdracht' in het elektronisch systeem voor aanbestedingen in te vullen met de gegevens, bedoeld in het eerste lid.
3. Vanaf het moment dat de Minister van Economische Zaken en Klimaat ter uitvoering van Uitvoeringsverordening EU 2019/1780 vastgestelde formulieren beschikbaar stelt door middel van het elektronische systeem voor aanbestedingen, nemen de aanbestedende diensten en speciale-sector bedrijven in deze formulieren bij de velden met betrekking tot Richtlijn 2009/33/EG de gegevens, bedoeld in het eerste lid, op.

#### **Artikel 6**

De Regeling bevordering aankoop schone en energiezuinige voertuigen wordt ingetrokken.

#### **Artikel 7**

Een wijziging van richtlijn 2019/1161 of van de daarbij behorende bijlage gaat voor de toepassing van deze regeling gelden met ingang van de dag waarop aan de betrokken wijziging uitvoering moet zijn gegeven, tenzij bij ministerieel

besluit, dat in de Staatscourant wordt bekend gemaakt, een ander tijdstip wordt vastgesteld.

**Artikel 8**

Deze regeling treedt in werking met ingang van 2 augustus 2021. Indien de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst, wordt uitgegeven na 1 augustus 2021, treedt zij in werking met ingang van de dag na de datum van uitgifte van de Staatscourant waarin zij wordt geplaatst, en werkt zij terug tot en met 2 augustus 2021.

**Artikel 9**

Deze regeling wordt aangehaald als: Regeling bevordering schone wegvoertuigen.

Deze regeling zal met de toelichting in de Staatscourant worden geplaatst.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. S. van Veldhoven-van der Meer

## TOELICHTING

### 1. Aanleiding

Deze regeling dient ter implementatie van Richtlijn (EU) 2019/1161 van het Europees Parlement en de Raad van 20 juni 2019 tot wijziging van Richtlijn 2009/33/EG inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PbEU 2019, L188) (hierna: richtlijn 2019/1161 of wijzigingsrichtlijn). Deze wijzigingsrichtlijn dient uiterlijk te zijn geïmplementeerd op 2 augustus 2021. Het gaat hierbij feitelijk om een hernieuwde implementatie van richtlijn 2009/33/EG<sup>1</sup> (hierna: richtlijn 2009/33/EG of oorspronkelijke richtlijn), zoals die is komen te luiden na de wijzigingen van richtlijn 2019/1161. Richtlijn 2009/33/EG (de oorspronkelijke richtlijn) was geïmplementeerd in de Regeling bevordering aankoop schone en energiezuinige voertuigen. Vanwege het grote aantal wijzigingen in verband met deze wijzigingsrichtlijn wordt deze regeling ingetrokken. Artikel 9.6.1 en artikel 21.6, zesde lid, Wet milieubeheer vormen ook voor deze regeling de wettelijke grondslag. In verband met de implementatie van Richtlijn 2019/1161 is artikel 9.6.1 Wet milieubeheer gewijzigd. Voor de achtergronden van de wijzigingsrichtlijn wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij die wetswijziging.<sup>2</sup>

### 2. Inhoud regeling

Deze regeling is van toepassing op aanbestedende diensten en speciale-sector bedrijven waarop de Aanbestedingswet 2012 van toepassing is. Zij worden verplicht om bij het plaatsen van overheidsopdrachten respectievelijk speciale-sector opdrachten voor wegvoertuigen te voldoen aan een minimumpercentage van schone voertuigen. Hierin wordt een onderscheid gemaakt tussen schone lichte voertuigen en schone zware voertuigen. Deze verplichting ziet toe op twee periodes. De eerste periode loopt van 2 augustus 2021 tot en met 31 december 2025. De tweede periode loopt van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030.

Voor Nederland heeft dit als gevolg dat van alle overheidsopdrachten en speciale-sector opdrachten tussen 2 augustus 2021 en 31 december 2025 die betrekking hebben op lichte voertuigen (auto's en bestelbussen), 38,5% daarvan schone lichte voertuigen moeten zijn. Schoon betekent in dit geval dat een voertuig maximaal 50 gram CO<sub>2</sub> per km en maximaal 80% van de toegestane luchtverontreinigende emissies mag uitstoten.

Voor zware voertuigen gaat het in dezelfde periode om 10% van alle vrachtwagens en 45% van alle bussen. Schoon betekent in dit geval dat de voertuigen volledig op alternatieve brandstoffen rijden, conform de definitie in richtlijn 2014/94/EU<sup>3</sup>. De helft van het percentage voor de bussen moet daarbij worden ingevuld met nulmissie voertuigen. Het is hierbij van belang dat het gaat om een percentage van het totaal aantal aanbestede voertuigen per categorie

---

<sup>1</sup> Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PbEU 2009, L120).

<sup>2</sup> Kamerstukken II 2020/2021, nr. 35818

<sup>3</sup> Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PbEU 2014, L307).

binnen de periode. Het gaat dus uitdrukkelijk niet om de streefcijfers per individuele aanbesteding.

Voor de tweede periode geldt voor lichte voertuigen hetzelfde percentage als in de eerste periode. Dit mag in deze periode echter alleen ingevuld worden door de aanbesteding van zogenaamde nul emissievoertuigen. Voor vrachtwagens geldt een minimumpercentage van 15% en voor bussen een minimumpercentage van 65%. Voor de bussen geldt ook in dit geval dat de helft van dit percentage moet worden ingevuld door de aanbesteding van nul emissievoertuigen. Voor de andere helft en ook voor de invulling van het minimumpercentage voor vrachtwagens, geldt wederom dat voertuigen op alternatieve brandstoffen als 'schoon' worden aangemerkt.

Hierbij wordt opgemerkt dat richtlijn 2019/1161 de lidstaten de mogelijkheid geeft om verdergaande minimumstreefcijfers te eisen bij de aanbesteding van lichte en zware wegvoertuigen. In het Klimaatakkoord zijn ook verschillende afspraken gemaakt over het duurzaam aanbesteden van voertuigen door de Rijksoverheid en andere overheden, die verdergaan dan de verplichtingen uit de wijzigingsrichtlijn. Zo is er in het Klimaatakkoord onder andere afgesproken dat het rijkswagenpark in 2028 geheel emissieloos zal zijn en zijn er bestuursakkoorden gesloten over zero emissie bussen<sup>4</sup> en doelgroepenvervoer<sup>5</sup>. Daarnaast hebben ook regionale overheden afgesproken dat in 2030 hun eigen wagenpark emissieloos zal zijn op het gebied van lichte voertuigen, dat bij de inkoop van opdrachten de voorwaarde gesteld zal worden dat het vervoer emissieloos moet zijn, en dat bij zware voertuigen gestreefd wordt naar zoveel mogelijk emissieloze voertuigen. Daarom zal gedurende de eerste periode van 2021-2025 de mogelijkheid onderzocht worden om de afspraken uit het Klimaatakkoord vast te leggen in deze regeling. Wanneer ervoor wordt gekozen om aan te sluiten bij het Klimaatakkoord, dan zal deze regeling overeenkomstig worden aangepast.

De wijzigingsrichtlijn bepaalt dat deze richtlijn (en daarmee ook deze regeling) niet van toepassing is op bepaalde voertuigen die genoemd worden in verordening 2018/858. Uit artikel 2, derde lid, van de regeling volgt dan ook dat deze niet van toepassing is op: landbouw- of bosbouwvoertuigen, twee- of driewielige voertuigen en vierwielers, voertuigen op rupsbanden, en zelf aangedreven voertuigen die speciaal zijn ontworpen en gebouwd voor werkzaamheden, en die door hun bouw niet geschikt zijn voor personen- of goederenvervoer, en die geen op een chassis gemonteerde machines zijn. Ook uitgezonderd van toepassing van de regeling zijn motorvoertuigen met meer dan acht zitplaatsen, en een maximummassa van meer dan 5 ton, tenzij het gaat om een voertuig met een capaciteit van meer dan 22 passagiers met ruimte voor staande passagiers. Hierbij kan gedacht worden aan bussen.

Uit artikel 3, onderdeel a, van deze regeling volgt dat voor de duur van de eerste periode, bepaalde voertuigen zijn uitgesloten van de toepassing daarvan. De

---

<sup>4</sup> Bestuursakkoord Zero Emissie Regionaal Openbaar Vervoer per bus.  
[www.greendeals.nl/sites/default/files/uploads/2015/04/Bestuursakkoord\\_Zero\\_OV-Bus\\_v3.pdf](http://www.greendeals.nl/sites/default/files/uploads/2015/04/Bestuursakkoord_Zero_OV-Bus_v3.pdf).

<sup>5</sup> Bestuursakkoord en Convenant Zero Emissie Doelgroepenvervoer  
<https://zeroemissiedoelgroepenvervoer.nl/>.

wijzigingsrichtlijn geeft de lidstaten namelijk de mogelijkheid om deze voertuigen, genoemd in Verordening 2018/858, vrij te stellen van de vereisten van de richtlijn. Het gaat hierbij om voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor exclusief gebruik door de strijdkrachten, voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd om hoofdzakelijk op bouwplaatsen, in steengroeven, in havens of op luchthavens te worden gebruikt, voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer en de ordehandhavingdiensten, gepantserde voertuigen, ambulances, lijkwagens, gehandicaptenvervoer, en mobiele kranen.

De uitzondering ziet daarnaast uitdrukkelijk alleen op voertuigen waarvoor op het moment van aanbesteden geen of redelijkerwijze geen duurzaam alternatief beschikbaar is of onvoldoende breed beschikbaar is. Gedurende de eerste periode, die loopt van 2 augustus 2021 tot en met 31 december 2025, zal gesproken worden met de betrokken partijen en zal deze vrijstelling mogelijk worden heroverwogen.

Indien sprake is van een aanbesteding van voertuigen die onder één van bovengenoemde vrijstellingen valt, worden aanbestedende diensten en speciale sector bedrijven verzocht dit nadrukkelijk in de publicatie van de aanbesteding te vermelden en om gemotiveerd aan te geven waarom het gebruik van de vrijstelling gerechtvaardigd is. Indien er sprake is van de aanbesteding van voertuigen die onder de werkingssfeer van de richtlijn zou vallen, maar vervolgens zodanig worden aangepast dat het aangepaste voertuig redelijkerwijs onder één van bovengenoemde vrijstellingen valt, worden aanbestedende diensten en speciale sector bedrijven verzocht om dit nadrukkelijk in de publicatie van de aanbesteding te vermelden en om gemotiveerd aan te geven dat er sprake is van een substantiële aanpassing die de vrijstelling rechtvaardigt. Ter ondersteuning hiervan zal er een handreiking beschikbaar worden gesteld door PIANOo.

Nederland zal uiterlijk op 2 augustus 2022 de Commissie in kennis stellen van de maatregelen die genomen zijn voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn. Vervolgens zal om de drie jaar verslag uitgebracht worden aan de Commissie over de tenuitvoerlegging. Deze verslagen bevatten in ieder geval het aantal en de categorieën voertuigen die onder de in deze richtlijn vermelde contracten vallen.

Artikel 5 van deze regeling voorziet in de monitoring op de richtlijn. Om te waarborgen dat Nederland voldoet aan de verplichting uit de richtlijn om toe te zien op het behalen van de minimumstreefcijfers, is het noodzakelijk dat informatie beschikbaar komt over het aantal aanbestedingen dat bijdraagt aan het minimumstreefcijfer. Daarom worden aanbestedende diensten en speciale-sector bedrijven gevraagd om informatie te verstrekken over voertuigen die gekocht, geleased, gehuurd of in huurkoop zijn aangeschaft of waarvan het gebruik ervan contractueel vastgelegd voor het leveren van een ingekochte dienst die binnen het toepassingsgebied van de richtlijn valt. Meer specifiek wordt aan hen gevraagd om het totale aantal voertuigen dat binnen de werkingssfeer van de richtlijn valt, waarbij het gaat om zowel schone, als niet-schone voertuigen, het aantal schone voertuigen, en het aantal emissievrije zware bedrijfsvoertuigen aan te geven.

Aanbestedende diensten en speciale sector-bedrijven kunnen aan deze verplichting voldoen ofwel door het invullen van veld VI.3, 'Nadere inlichtingen' van het formulier 'aankondiging van de gegunde opdracht' in het elektronisch



systeem voor aanbestedingen, ofwel door de gevraagde informatie op te nemen in de aankondiging die zij doen van het plaatsen van de overheidsopdracht of speciale-sector opdracht, ofwel door de gevraagde informatie op te nemen in de aankondiging die zij doen van de gunning van de opdracht. Vanaf 14 november 2022 zal Uitvoeringsverordening 2019/1780 in werking treden. Hierdoor zullen de aanbestedingsformulieren worden aangepast (versie 10, eForms). De inwerkingtreding van de eForms wordt verwacht tussen november 2022 en november 2023. In de vernieuwde eForms, die beschikbaar zullen worden gesteld door de Minister van Economische Zaken en Klimaat, zal het verplicht worden gesteld om de velden met betrekking tot voertuigen in te vullen. Voor handreikingen en advies over de uitvoering van de regeling kunnen aanbestedende diensten en speciale-sector bedrijven gebruik maken van het Expertisecentrum aanbesteden, PIANOo<sup>6</sup>.

### 3. Financiële gevolgen

Om de impact van de ministeriele regeling te bepalen is er een analyse gemaakt van het aantal aanbestedingen dat gedaan is in 2020. De richtlijn heeft alleen betrekking op aanbestedingen die vallen boven de Europese aanbestedingsgrens (€214.000 voor decentrale overheden, €139.000 voor de centrale overheid en €428.000 voor speciale sector bedrijven). Op basis van een rapport van CE-Delft en een analyse uitgevoerd in opdracht van RVO is het de schatting dat van alle auto's die door de doelgroep van de wijzigingsrichtlijn wordt ingekocht, slechts 35% Europees hoeft te worden aanbesteed.<sup>7</sup> Het gaat daarbij dan om circa 3000 lichte voertuigen, 300 zware voertuigen en 400 speciale voertuigen per jaar. Daarnaast vallen ook diensten onder de wijzigingsrichtlijn. Omdat de hoeveelheid voertuigen bij deze diensten niet direct zijn te herleiden tot een aanbesteding en de kosten van de voertuigen worden doorberekend in die dienst, is het lastig voor de diensten een inschatting te maken van de kosten.

Over het algemeen zijn nul-emissievoertuigen iets duurder dan conventionele voertuigen. De verwachting is dat dit nog wel enige jaren zo zal blijven. Marktprognoses gaan er echter wel vanuit dat de prijzen van schone voertuigen zullen blijven dalen. De stijgende vraag naar schonere voertuigen heeft naar verwachting een positief effect op deze markt. Daarnaast kan er sprake zijn van kosten voor laadinfrastructuur. Dit betekent dat duurzaamheidseisen die aan het wagenpark worden gesteld ook hogere kosten met zich meebrengen.

In het impact assessment van de Europese Commissie<sup>4</sup> worden de aanbestedingskosten over de periode 2020-2035 1 tot 12% hoger ingeschat dan normaal, met de meeste waarschijnlijkheid tussen de 1 en 5%. Hier staat tegenover dat door lagere brandstof- en onderhoudskosten de totale operationele kosten lager uitvallen, tussen de 1 en 11%.

Over het algemeen kan worden gesteld dat voor een elektrisch licht voertuig de totale kosten van het gebruik (total cost of ownership (TCO)), inmiddels gelijk of lager liggen dan die van een vergelijkbaar voertuig op fossiele brandstoffen. Het impact assessment dat de Europese commissie heeft uitgevoerd laat dit ook zien. Initieel zal meer moeten worden geïnvesteerd bij de aanschaf van het voertuig

---

<sup>6</sup> [www.piano.nl](http://www.piano.nl)

<sup>7</sup> Van der Steen, H., & Tuinhout, L. (2021). Impact assessment Clean Vehicles Directive

maar o.a. de brandstofkosten en belastingen zijn aanzienlijk lager zodat de totale kosten over de looptijd van het voertuig gezien lager zullen liggen.

Dit wordt geïllustreerd door de volgende voorbeelden:

Gemeente A heeft een eigen wagenpark van 20 auto's, 10 benzineauto's en 10 dieselauto's. Deze auto's rijden gemiddeld 25.000 km per jaar en het betreft een middenklasse (klasse D) personenauto. De gemeente wil deze auto's vervangen door 20 batterij elektrische voertuigen. Het verschil in aanschaf is € 346.000,- in het nadeel van de batterij elektrische voertuigen. Als echter ook overige kosten zoals de brandstofkosten, belastingen, afschrijvingen, verzekerings- en onderhoudskosten in ogenschouw worden genomen bedragen de totale kosten voor de voertuigen op fossiele brandstoffen € 1.104.000,- tegenover € 865.000,- voor de batterij elektrische auto's<sup>8</sup>.

Voor het vergroenen van 20 grote lichte bestelbussen, die eveneens 25.000 km per jaar rijden is de TCO €1.257.000,- om € 1.298.000,-. Deze valt dan net gunstiger uit voor de dieselbestelbussen. Rijden de bussen echter 50.000 km per jaar dan valt de TCO weer net gunstiger uit voor de elektrische bestelbus<sup>9</sup>.

Het is hierbij van belang te melden dat de TCO van een voertuig erg afhangt van het aantal kilometers dat per jaar wordt gereden, het voertuig dat wordt vervangen en de mogelijkheden om het voertuig te laden.

Voor zware voertuigen worden momenteel grote stappen gezet maar is de TCO nog wel duidelijk hoger dan die van de dieselvariant. Het is binnen deze regeling echter niet verplicht een zwaar voertuig aan te schaffen dat elektrisch of waterstof aangedreven is. De extra kosten zullen hier zitten in de schone brandstof waar het voertuig op moet rijden. De meerkosten liggen op dit moment ongeveer op €0,30/liter. Rijdt een vrachtwagen 60.000 km per jaar met een verbruik van 1 l/3,5 km, dan komt dat neer op een meerkosten per vrachtwagen van €5.142 per jaar.

PIANOo heeft op haar site verschillende TCO-tools waarmee de kosten voor het aanschaffen van schone voertuigen nauwkeurig in kaart kunnen worden gebracht.<sup>10</sup> PIANOo faciliteert daarnaast aanbestedende diensten met zogenaamde buyer groups op het vlak van maatschappelijk verantwoord inkopen. IenW en PIANOo werken hierbij nauw samen en hebben een buyer group Clean Vehicles Directive ingericht. Doel van de buyer group is onder meer het gezamenlijk werken aan een marktvisie en inkoopstrategie die in de praktijk wordt uitgevoerd door de deelnemers. Maar de buyer group geeft ook concrete handvatten voor de inkopers van aanbestedende diensten.

De buyer groups dienen om kennis te delen onder een brede groep inkopers, beleidsmedewerkers en contractbeheerders. Daarnaast worden er verdiepingssessies georganiseerd op relevante thema's die vanuit de aanbestedende diensten naar voren komen. Denk aan zaken als financiering, laadinfrastructuur maar ook de uitleg van de richtlijn. Via een nieuwsbrief Duurzame Mobiliteit worden geïnteresseerden op de hoogte gehouden van activiteiten en ontwikkelingen over de richtlijn.

<sup>8</sup> TCO tool voor dienstvoertuigen (DV) 2.0. PIANOo, april 2020.

<sup>9</sup> TCO tool voor dienstvoertuigen (DV) 2.0. PIANOo, april 2020.

<sup>10</sup> Handreikingen (duurzame) mobiliteit | PIANOo - Expertisecentrum Aanbesteden

Voor een beschrijving van de administratieve lasten, milieueffecten en andere gevolgen wordt verwezen naar de memorie van toelichting bij de Wijziging van de Wet milieubeheer.<sup>11</sup>

#### 4. Consultaties

Een ontwerp van deze regeling is ter consultatie voorgelegd aan de VNG, IPO en Unie van Waterschappen (UvW) en Interdepartementale Commissie Huisvesting en Facilitair. Tegelijkertijd is het ontwerp ter consultatie voorgelegd aan het Adviescollege Toetsing Regeldruk (ATR). Daarnaast heeft het ontwerp in de periode 14 april tot en met 12 mei ter inzage gelegen via [www.internetconsultatie.nl](http://www.internetconsultatie.nl). Op deze site zal ook een reactie op de ingekomen reacties op de internetconsultatie worden gepubliceerd. Alle overige ontvangen reacties zullen via de zogenaamde wetgevingskalender worden gepubliceerd.

Aanbestedende diensten kunnen zich in het algemeen in de regeling vinden, maar zien wel een aantal belemmeringen (o.a. de extra kosten; behoefte aan meer laadinfrastructuur; en een gebrek aan duurzame alternatieven op de markt). Deze belemmeringen waren voor de consultatie al in beeld en zijn meegenomen in de opzet en uitvoering van de regeling. Milieuorganisaties vinden de regeling niet ambitieus genoeg en pleiten voor een versnelde overname van de ambities uit het Klimaatakkoord. Marktpartijen zijn vooral geïnteresseerd in het definiëren van bepaalde alternatieve brandstoffen als zero-emissie en moedigen extra ambitie aan. Voor de veiligheidsmarge kwam bij geen van de reacties de expliciete wens naar voren en een enkele partij zag dit juist als ongewenst. Daarom, is er geen marge aan de regeling toegevoegd. Er zijn zeven reacties binnengekomen van individuele burgers. Deze reacties gaan voornamelijk in algemene zin over de energietransitie, en het ambitieniveau, de taken en rol van de overheid.

De aanbestedende overheidsdiensten hadden bezwaren tegen de passage in de toelichting van het ontwerp waarin stond dat in het geval het noodzakelijk is dat een voertuig ten behoeve van het specifieke gebruik moet worden aangepast, de aanschaf en aanpassing binnen één aanbesteding diende te vallen. Deze passage, die afkomstig was uit Kennisgeving van de Commissie betreffende de toepassing van de artikelen 2, 3, 4 en 5 van Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PbEU 2020, C352), is vervallen. Het lijkt erop dat deze uitleg niet beoogde nadere eisen te stellen aan de wijze van aanbesteden op zich, maar met name bedoeld is om inzicht te krijgen om te kunnen bepalen of de lidstaten uiteindelijk de gestelde minimum streefcijfers halen. Net als de Europese Commissie hecht Nederland er aan de komende jaren zicht te houden op de aantallen voertuigen die onder de richtlijn (en dus ook deze regeling) vallen. In afstemming met relevante partijen zal onderzocht worden hoe hier het beste aan kan worden tegemoetgekomen.

De VNG ondersteunt het doel van de regeling, maar vraagt aandacht voor onder andere de impact op de gemeentelijke uitvoeringspraktijk en de noodzaak van ondersteuning en financiële compensatie. In verband met de impact van deze regeling op de gemeentelijke uitvoeringspraktijk worden handreikingen en andere informatie beschikbaar gesteld om een soepele uitvoering te faciliteren.

---

<sup>11</sup> Kamerstukken II 2020/2021, nr. 35818

Het IPO ondersteunt de regeling, maar zou deze op plekken ambitieuzer willen zien. In reactie daarop wordt opgemerkt dat de mogelijkheid wordt opengelaten om in de tweede periode, na onderzoek en bij draagvlak, de ambities verder op te hogen. Daarnaast, zijn voor de ondertekenaars van het Klimaatakkoord die afspraken leidend.

Het UvW staat positief tegenover de regeling en vindt de doelstelling realistisch. Wel vragen ze aandacht voor een aantal belemmeringen, zoals de beschikbaarheid van lichte voertuigen met een grijs kenteken, en of voldaan kan worden aan de (functionele) eisen m.b.t. de actieradius, laadvermogen, trekgewicht en de laadinfrastructuur. Ook stippen ze het gebrek aan emissievrije zware voertuigen aan. Het UvW benadrukt dat een ophoging van de ambities in lijn met het Klimaatakkoord wel haalbaar moet zijn, ook gezien de genoemde belemmeringen. Tenslotte worden de huidige percentages als voldoende geacht. In reactie op de UvW wordt opgemerkt dat de gehanteerde percentages de ruimte geven om lastig te verduurzamen lichte voertuigen, binnen de dienst gecompenseerd kunnen worden met voertuigen die wel schoon of emissievrij kunnen worden ingekocht. Daarnaast, is het gebruik van alternatieve brandstoffen voor zware voertuigen binnen de regeling mogelijk. De opmerking van de UvW over het ophogen van de doelen is meegenomen in de afweging om pas na onderzoek te besluiten of de ambities moeten worden aangescherpt.

Het Adviescollege toetsing regeldruk (ATR) heeft het dossier niet geselecteerd voor een formeel advies, omdat het naar verwachting geen omvangrijke gevolgen voor de regeldruk heeft.

## **5. Inwerkingtreding**

Inwerkingtreding van deze Regeling is voorzien op 2 augustus 2021, de datum waarop de omzettingstermijn van Richtlijn 2019/1161 verloopt en de wijziging van de Wet milieubeheer waarop deze regeling gebaseerd is in werking treedt. Indien de Staatscourant waarin deze regeling wordt geplaatst na 1 augustus 2021 wordt uitgegeven, dan treedt de regeling de dag na die plaatsing in werking. Omdat het EU-wetgeving betreft kan worden afgeweken van de vaste verandermomenten die zijn vastgesteld voor de inwerkingtreding van wetgeving en van de daarvoor vastgestelde publicatiedatum.

DE STAATSSECRETARIS VAN INFRASTRUCTUUR EN WATERSTAAT,

drs. S. van Veldhoven-van der Meer

**Bijlage Transponeringstabel**

<p><b>Bepaling in richtlijn 2009/33 zoals deze richtlijn komt te luiden na wijziging door richtlijn (EU) 2019/116 1</b></p>	<p><b>Bepaling in implementatie -regeling of in bestaande regelgeving</b></p>	<p><b>Omschrijving beleidsruimte</b></p>	<p><b>Toelichting op de keuze bij de invulling van beleidsruimte</b></p>
<p><i>Artikel 1 van richtlijn 2009/33</i>  <i>(Artikel 1, leden 1 en 2 van richtlijn 2019/116)</i></p>	<p>Artikel 9.6.1 Wet milieubeheer</p>	<p>(Titel)</p>	
<p><i>Artikel 2 van richtlijn 2009/33</i>  <i>(Artikel 1, lid 3 van richtlijn 2019/116)</i></p>	<p>Artikel 2, derde lid van deze Regeling</p>	<p>(vrijstellingen) De wijzigingsrichtlijn biedt lidstaten de mogelijkheid om bepaalde categorieën voertuigen uit te sluiten van de richtlijn.</p>	<p>Aangezien er voor dit soort voertuigen op dit moment nog niet voldoende schone alternatieven zijn, is er voor gekozen om voor de eerste periode, die loopt van 2 augustus 2012 tot en met 31 december 2025, gebruik te maken van deze mogelijkheid. Voor de tweede periode wordt dit besluit mogelijk heroverwogen.</p>
<p><i>Artikel 3 van richtlijn 2009/33</i></p>	<p>Artikel 2, derde lid van deze Regeling</p>	<p>(Uitzonderingen) De wijzigingsrichtlijn biedt lidstaten de</p>	<p>Aangezien er voor dit soort voertuigen op dit moment nog</p>

<p><i>(Artikel 1, lid 4 van richtlijn 2019/1161)</i></p>		<p>mogelijkheid om bepaalde categorieën voertuigen uit te sluiten van de Richtlijn.</p>	<p>niet voldoende schone alternatieven zijn, is er voor gekozen om voor de eerste periode, die loopt van 2 augustus 2012 tot en met 31 december 2025, gebruik te maken van deze mogelijkheid. Voor de tweede periode wordt dit besluit mogelijk heroverwogen.</p>
<p><i>Artikel 4 van richtlijn 2009/33</i>  <i>(Artikel 1, lid 5 van richtlijn 2019/1161)</i></p>	<p>Artikel 1 van deze Regeling</p>	<p>(definities) De richtlijn biedt lidstaten de mogelijkheid om de definities in de richtlijn verder aan te scherpen.</p>	<p>Er is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de definities verder aan te scherpen.</p>
<p><i>Artikel 5 van richtlijn 2009/33</i>  <i>(Artikel 1, lid 6 van richtlijn 2019/1161)</i></p>	<p>Artikel 3 en 4 van deze Regeling</p>	<p>(minimumstreefcijfers) De richtlijn biedt lidstaten de mogelijkheid om hogere minimumstreefcijfers te stellen.</p>	<p>Er is geen gebruik gemaakt van de mogelijkheid om de minimumstreefcijfers te verhogen.</p>
<p><i>Artikelen 8-13 van richtlijn 2009/33</i>  <i>(Artikel 1, lid 7-11 van richtlijn 2019/1161)</i></p>	<p>Bepalingen behoeven geen implementatie</p>		