

**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**

(Voor de EER relevante tekst)

HET EUROPEES PARLEMENT EN DE RAAD VAN DE EUROPESE UNIE,

Gezien het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, en met name artikel 192, lid 1,

Gezien het voorstel van de Europese Commissie,

Na toezending van het ontwerp van wetgevingshandeling aan de nationale parlementen,

Gezien het advies van het Europees Economisch en Sociaal Comité <sup>(1)</sup>,

Gezien het advies van het Comité van de Regio's <sup>(2)</sup>,

Handelend volgens de gewone wetgevingsprocedure <sup>(3)</sup>,

Overwegende hetgeen volgt:

- (1) In overeenstemming met de conclusies van de Europese Raad van 23-24 oktober 2014 verbindt de Unie zich ertoe te komen tot een duurzaam, concurrerend, betrouwbaar en koolstofvrij energiesysteem. In de mededeling van de Commissie van 22 januari 2014 getiteld “Een beleidskader voor klimaat en energie in de periode 2020-2030” zijn voor de Unie ambitieuze verbintenissen vastgesteld om de broeikasgasemissies in 2030 met minstens 40 % te beperken in vergelijking met de niveaus van 1990, om het aandeel van hernieuwbare energie tot minstens 27 % te doen stijgen, om een energiebesparing van minstens 27 % te verwezenlijken en om de energie-zekerheid, het concurrentievermogen en de duurzaamheid van de Unie te verbeteren. Sindsdien is in Richtlijn (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(4)</sup> vastgesteld dat het aandeel energie uit hernieuwbare bronnen minstens 32 % van de bruto eindconsumptie van de Unie moet bedragen tegen 2030, en is in Richtlijn (EU) 2018/2002 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(5)</sup> vastgesteld dat de Unie tegen 2030 de nieuwe energie-efficiëntiedoelstelling van minstens 32,5 % moet bereiken.
- (2) In haar mededeling van 20 juli 2016 getiteld “Een Europese strategie voor emissiearme mobiliteit” heeft de Commissie aangekondigd dat de decarbonisatie van de vervoerssector moet worden versneld en dat we tegen het midden van deze eeuw stevig op weg moeten zijn naar een nuluitstoot van broeikasgassen en luchtverontreinigende stoffen ten gevolge van vervoer als we de verbintenissen willen naleven die de Unie is aangegaan tijdens de 21ste Conferentie van de partijen bij het Raamverdrag van de Verenigde Naties inzake klimaatverandering, die in 2015 in Parijs plaatsvond. Bovendien moeten de emissies van luchtverontreinigende stoffen van het vervoer die schadelijk zijn voor de gezondheid en het milieu zonder aarzelen aanzienlijk worden teruggedrongen. Dat kan worden bereikt door een reeks beleidsinitiatieven, waaronder maatregelen ter ondersteuning van een overgang naar openbaar vervoer en het gebruik van overheidsopdrachten om schone voertuigen te promoten.
- (3) In haar mededeling van 31 mei 2017 getiteld “Europa in beweging: Agenda voor een sociaal rechtvaardige transitie naar schone, concurrerende en geconnecteerde mobiliteit voor iedereen” benadrukt de Commissie dat een toename van de productie en het gebruik van schone voertuigen, infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en nieuwe mobiliteitsdiensten die baat hebben bij de digitalisering en automatisering in de Unie, tal van voordelen biedt voor de burgers, lidstaten en ondernemingen van de Unie. Die voordelen omvatten veiligere en naadloze mobiliteitsoplossingen en minder blootstelling aan schadelijke verontreinigende emissies. Bovendien bestaat, zoals de Commissie in haar toespraak over de Staat van de Unie van 13 september 2017 stelde, een van de voornaamste doelstellingen van de Unie erin een wereldleider te worden op het gebied van decarbonisatie.

<sup>(1)</sup> PB C 262, 25.7.2018, blz. 58.

<sup>(2)</sup> PB C 387, 25.10.2018, blz. 70.

<sup>(3)</sup> Standpunt van het Europees Parlement van 18 april 2019 (nog niet bekendgemaakt in het Publicatieblad) en besluit van de Raad van 13 juni 2019.

<sup>(4)</sup> 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 (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

<sup>(5)</sup> Richtlijn (EU) 2018/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2018 houdende wijziging van Richtlijn 2012/27/EU betreffende energie-efficiëntie (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 210).

- (4) Zoals aangekondigd in de bedoelde mededeling van de Commissie “Europa in beweging” maakt deze richtlijn deel uit van een tweede pakket aan voorstellen dat de Unie zal helpen om emissiearme mobiliteit tot stand te brengen. Dat pakket, dat werd gepresenteerd in de mededeling van de Commissie van 8 november 2017 getiteld “Invulling geven aan emissiearme mobiliteit — Een Europese Unie die de planeet beschermt, haar consumenten sterker maakt en haar industrie en werknemers verdedigt”, bevat een combinatie van aanbod- en vraaggerichte maatregelen om de Unie op weg te zetten naar emissiearme mobiliteit en tegelijk de concurrentiekracht van het mobiliteits-ecosysteem in de Unie te versterken. De bevordering van schone voertuigen moet plaatsvinden tegelijk met de verdere ontwikkeling van het openbaar vervoer, als manier om het aantal files te verminderen en daarmee de emissies terug te dringen en de luchtkwaliteit te verbeteren.
- (5) Nieuwe innoverende technologieën helpen de CO<sub>2</sub>-emissies van voertuigen terug te dringen en de luchtverontreiniging en de geluidshinder te verminderen, en zij dragen bij tot de decarbonisering van de vervoerssector. De emissies van CO<sub>2</sub> en bepaalde verontreinigende stoffen (stofdeeltjes, stikstofoxiden en niet-metaanhoudende koolwaterstoffen) zullen afnemen naarmate emissiearme en emissievrije voertuigen meer ingang vinden op de markt, wat zal resulteren in een betere luchtkwaliteit in steden en andere verontreinigde gebieden, en in een groter concurrentievermogen en meer groei van de bedrijfstak van de Unie op de groeiende mondiale markt voor emissiearme en emissievrije voertuigen. De Commissie dient beleidsmaatregelen te nemen die een brede acceptatie door het bedrijfsleven van, en een significante groei van de productiecapaciteit van, dergelijke nieuwe technologieën in alle lidstaten bevorderen, teneinde bij te dragen tot gelijke randvoorwaarden en een evenwichtige ontwikkeling in de hele Unie.
- (6) Marktprognoses gaan ervan uit dat de prijzen van schone voertuigen zullen blijven dalen. Nu reeds zorgen lagere exploitatie- en onderhoudskosten voor meer concurrerende totale gebruikskosten. De verwachte daling van de aanschafkosten zal de beschikbaarheid op en de acceptatie door de markt van schone voertuigen in het volgende decennium verder aanzwengelen.
- (7) Hoewel de Unie een van de toonaangevende regio's is wat betreft onderzoek en hoogwaardige eco-innovatie, herbergt de regio Azië-Stille Oceaan de grootste fabrikanten van batterijen en door batterijen aangedreven elektrische bussen. Daarnaast geldt dat China en de Verenigde Staten leidend zijn bij de wereldwijde marktontwikkelingen op het gebied van door batterijen aangedreven elektrische voertuigen. Een ambitieus beleid van de Unie voor overheidsopdrachten voor schone voertuigen zal helpen om innovatie te stimuleren en het concurrentievermogen en de groei van de industrie van de Unie op de steeds mondialer wordende markt voor schone voertuigen en de bijbehorende technologische infrastructuur verder te bevorderen. Zoals te lezen staat in de mededeling van 3 oktober 2017 getiteld “Succesvolle overheidsopdrachten in en voor Europa” zal de Commissie doorgaan met de inspanningen gericht op het tot stand brengen van een gelijk speelveld en het bevorderen van een betere toegang tot de markten voor overheidsopdrachten in derde landen, waaronder voor de aankoop, leasing, huur of huurkoop van wegvoertuigen.
- (8) Gezien het feit dat de overheidsuitgaven voor goederen, werken en diensten in 2018 ongeveer 16 % van het bbp uitmaakten, kunnen overheidsinstanties via hun beleid inzake overheidsopdrachten markten voor innoverende goederen en diensten bevorderen en ondersteunen. Om dat doel te halen, dienen in Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(6)</sup> heldere en transparante vereisten te worden vastgesteld, waaronder heldere langetermijndoelstellingen voor overheidsopdrachten en een eenvoudige methode voor de berekening daarvan. In Richtlijnen 2014/24/EU <sup>(7)</sup> en 2014/25/EU <sup>(8)</sup> van het Europees Parlement en de Raad zijn de minimumregels inzake overheidsopdrachten vastgesteld die aanbestedende diensten en aanbestedende instanties moeten volgen om op gecoördineerde wijze werken, leveringen en diensten aan te besteden. In die richtlijnen zijn met name algemene monetaire drempels vastgesteld om te bepalen welke overheidsopdrachten onder de wetgeving van de Unie inzake overheidsopdrachten moeten vallen. Deze drempels gelden ook voor Richtlijn 2009/33/EG.
- (9) De beschikbaarheid van voldoende infrastructuur voor opladen en tanken is een voorwaarde voor de marktpenetratie van op alternatieve wijze aangedreven voertuigen. Op 8 november 2017 heeft de Commissie een actieplan goedgekeurd ter ondersteuning van de versnelde introductie van infrastructuurvoorzieningen voor alternatieve brandstoffen in de Unie, waaronder meer ondersteuning voor de uitrol van publiekelijk beschikbare infrastructuurvoorzieningen door middel van Uniefondsen en de totstandbrenging van gunstiger voorwaarden voor de overstap op schone voertuigen, waaronder in het openbaar vervoer. De Commissie bekijkt ten laatste op 31 december 2020 hoe het staat met de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad <sup>(9)</sup> en zij zal een wetgevingsvoorstel indienen voor het wijzigen van die richtlijn indien zij dit op basis van haar beoordeling nodig acht.

<sup>(6)</sup> Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen (PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5).

<sup>(7)</sup> Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten en tot intrekking van Richtlijn 2004/18/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 65).

<sup>(8)</sup> Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten en houdende intrekking van Richtlijn 2004/17/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243).

<sup>(9)</sup> Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

- (10) Richtlijn 2009/33/EG vult de horizontale Uniewetgeving inzake overheidsopdrachten aan met duurzaamheids-criteria, teneinde de markt voor schone en energie-efficiënte wegvoertuigen te stimuleren. De Commissie heeft in 2015 een ex-postevaluatie uitgevoerd van Richtlijn 2009/33/EG en kwam tot de conclusie dat die richtlijn er niet voor zorgde dat schone voertuigen sneller ingang vonden op de markt in de Unie, met name wegens tekortkomingen inzake het toepassingsgebied en inzake de bepalingen met betrekking tot de aankoop van voertuigen. De conclusie van die evaluatie was dat die richtlijn slechts een zeer beperkt effect had op de beperking van de emissies van broeikasgassen en verontreinigende stoffen en op de bevordering van het concurrentievermogen van de sector.
- (11) Uit de effectbeoordeling van de Commissie over de herziening van Richtlijn 2009/33/EG blijkt duidelijk dat een wijziging van de algemene beleidsaanpak, waarbij op het niveau van de Unie de overheidsopdrachten verschuiven naar schone voertuigen, tal van voordelen biedt. Het vaststellen van minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten kan daadwerkelijk helpen om de doelstelling een groter marktaandeel van schone voertuigen te bevorderen en te stimuleren, meer dan wanneer externe kosten worden meegenomen in de besluiten tot aanbesteding van overheidsopdrachten; verder wordt er ook op gewezen dat het belangrijk is in alle besluiten tot aanbesteding van overheidsopdrachten rekening te houden met milieuaspecten. De voordelen voor de burgers van de Unie op middellange en lange termijn rechtvaardigen die aanpak ten volle, voor zover aanbestedende diensten en aanbestedende instanties bij de keuze van de te gebruiken technologieën over voldoende flexibiliteit beschikken.
- (12) Door het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/33/EG uit te breiden tot leasing, huur en huurkoop van voertuigen, en tot contracten voor bepaalde diensten, wordt gegarandeerd dat alle relevante aanbestedingspraktijken onder de richtlijn vallen. De diensten die binnen de werkingssfeer van deze richtlijn vallen, zoals openbare vervoersdiensten over de weg, passagiersvervoer over de weg voor speciale doeleinden, niet-geregeld passagiersvervoer alsmede specifieke post- en koerierdiensten en afvalverwijderingsdiensten, zijn diensten waarvan de voertuigen die voor de verrichting ervan worden gebruikt onder de in deze richtlijn bedoelde voertuigcategorieën vallen, en die een belangrijk element in het contract vertegenwoordigen. Die diensten dienen te worden geïdentificeerd aan de hand van hun respectievelijke codes in de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten in de bijlage. Lopende contracten mogen echter niet met terugwerkende kracht door deze richtlijn worden beïnvloed.
- (13) De meeste belanghebbenden zijn voorstander van een definitie van schone voertuigen die rekening houdt met de eisen inzake de vermindering van broeikasgassen en luchtverontreinigende emissies van lichte bedrijfsvoertuigen. Om te garanderen dat er in de Unie passende stimulansen worden gegeven om emissiearme en emissievrije voertuigen sneller ingang te doen vinden op de markt, dienen de in deze richtlijn vastgestelde bepalingen inzake overheidsopdrachten voor dergelijke voertuigen in overeenstemming te worden gebracht met de definitie van emissievrij en emissiearme voertuigen in Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(10)</sup>. Maatregelen die in het kader van deze richtlijn worden uitgevoerd, zullen bijdragen tot de naleving van de vereisten van de normen die zijn neergelegd in Verordening (EU) 2019/631. Teneinde de luchtkwaliteit te verbeteren, dienen schone voertuigen beter te presteren dan de minimumvereisten inzake stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) en ultrafijn stof - deeltjesaantal (Particle Number; PN) op basis van de geldende grenswaarden voor emissies onder reële rijomstandigheden (real-driving emission; RDE). Naast emissievrije voertuigen zijn er op dit moment slechts weinig lichte bedrijfsvoertuigen met luchtverontreinigende emissies van 80 % of minder van de bestaande emissiegrenswaarden. Het aantal van dergelijke voertuigen, en met name van plug-in hybride voertuigen, zal de komende jaren naar verwachting echter toenemen. Een ambitieuzere benadering van overheidsopdrachten kan een significante aanvullende marktprikkel geven.
- (14) Schone zware bedrijfsvoertuigen dienen te worden gedefinieerd aan de hand van het gebruik van alternatieve brandstoffen in overeenstemming met Richtlijn 2014/94/EU. In gevallen waarin voor de voertuigen die het voorwerp van een aanbesteding vormen, biobrandstoffen, synthetische of paraffinehoudende brandstoffen moeten worden gebruikt, dienen de aanbestedende diensten en de aanbestedende instanties door middel van bindende contractclausules of door middel van vergelijkbaar doeltreffende middelen in het kader van de openbare aanbestedingsprocedure te garanderen dat in die voertuigen uitsluitend dergelijke brandstoffen worden gebruikt. Die brandstoffen mogen brandstofadditieven bevatten, zoals het geval is met bijvoorbeeld op ethanol gebaseerde brandstof voor aangepaste dieselmotoren (ED95), maar zij mogen niet worden gemengd met fossiele brandstoffen.
- (15) Om de luchtkwaliteit in steden en gemeenten te verbeteren, is het van cruciaal belang het wagenpark te vervangen door schone voertuigen. Bovendien houden de beginselen van de circulaire economie in dat de levensduur van producten moet worden verlengd. Vandaar dat voertuigen die als gevolg van aanpassingen aan de vereisten voor schone of emissievrije voertuigen voldoen ook dienen te worden meegerekend bij de inspanningen voor het verwezenlijken van de respectieve minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten.

<sup>(10)</sup> Verordening (EU) 2019/631 van het Europees Parlement en de Raad van 17 april 2019 tot vaststelling van CO<sub>2</sub>-emissienormen voor nieuwe personenauto's en nieuwe lichte bedrijfsvoertuigen, en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 443/2009 en (EU) nr. 510/2011 (PB L 111 van 25.4.2019, blz. 13).

- (16) Lichte en zware bedrijfsvoertuigen worden gebruikt voor verschillende doeleinden en hebben verschillende niveaus van marktvolwassenheid, en het zou nuttig zijn in overheidsopdrachten rekening te houden met deze verschillen. In de effectbeoordeling werd erkend dat de markt voor emissiearme en emissievrije stadsbussen volwassen is geworden, terwijl de markt voor emissiearme en emissievrije vrachtwagens zich nog in een pril stadium bevindt. Vanwege de geringe volwassenheid van de markt voor emissiearme en emissievrije touringcars, de relatief kleine rol van openbare aanbestedingen in dit marktsegment en hun specifieke exploitatievereisten dienen touringcars niet onder het toepassingsgebied van deze richtlijn te vallen. In overeenstemming met de benadering die wordt gevolgd in Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad <sup>(1)</sup>, en in Reglement 107 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties, worden voertuigen van categorie M<sub>3</sub> met ruimte voor staande passagiers, zodat passagiers vaak kunnen in- en uitstappen, beschouwd als bussen, terwijl voertuigen van categorie M<sub>3</sub> met zeer beperkte of geen ruimte voor staande passagiers worden beschouwd als touringcars. Gezien de zeer beperkte markt voor dubbeldekkerbussen en hun specifieke designbeperkingen is het gepast om gedurende de eerste in deze richtlijn bedoelde referentieperiode lagere minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor emissievrije voertuigen van die categorie zware bedrijfsvoertuigen te hanteren in lidstaten waar dubbeldekkerbussen een aanzienlijk deel van de overheidsopdrachten uitmaken.
- (17) Om het opleggen van onevenredige lasten aan overheden en exploitanten te vermijden, dienen de lidstaten overheidsopdrachten voor bepaalde voertuigen met specifieke kenmerken in verband met hun gebruik te kunnen vrijstellen van het bepaalde in deze richtlijn. Die voertuigen omvatten gepantserde voertuigen, ziekenwagens, lijkwagens, rolstoelvriendelijke voertuigen van categorie M<sub>1</sub>, mobiele kranen, voertuigen specifiek ontworpen en gebouwd om hoofdzakelijk te worden gebruikt op bouwplaatsen of in mijnen, havens of luchthavens, alsook voertuigen specifiek ontworpen en gebouwd of aangepast voor gebruik door het leger, de burgerbescherming, brandweerdiensten en diensten belast met de handhaving van de openbare orde. Dergelijke aanpassingen kunnen verband houden met de inbouw van specialistische communicatieapparatuur of noodverlichting. De vereisten van deze richtlijn dienen niet van toepassing te zijn op voertuigen die specifiek ontworpen en gebouwd zijn voor werkzaamheden en niet geschikt voor het vervoer van passagiers of goederen. Het gaat hierbij onder meer om voertuigen voor het onderhoud van wegen, zoals sneeuwschuivers.
- (18) De vaststelling van minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor schone voertuigen waaraan op het niveau van de lidstaten moet worden voldaan in twee referentieperiodes die eindigen in 2025, respectievelijk in 2030, moet bijdragen tot de beleidszekerheid op markten waar investeringen in emissiearme en emissievrije mobiliteit noodzakelijk zijn. De minimumstreefcijfers ondersteunen de creatie van een markt voor schone voertuigen in de hele Unie. Zij zorgen voor de nodige tijd om de processen voor overheidsopdrachten aan te passen en geven een duidelijk marktsignaal. Bovendien wordt, door op te leggen dat de helft van het minimumstreefcijfer voor bussen die in die referentieperiodes het voorwerp van een aanbesteding uitmaken, door middel van aanbestedingen voor emissievrije bussen moet worden ingevuld, de verbintenis tot decarbonisatie van de vervoersector kracht bijgezet. Er zij op gewezen dat trolleybussen als emissievrije bussen worden beschouwd, op voorwaarde dat zij uitsluitend met elektriciteit worden aangedreven, of dat zij uitsluitend een emissievrije aandrijflijn gebruiken wanneer ze niet op het net aangesloten zijn, en dat ze wanneer dit niet het geval is toch als schone voertuigen worden aangemerkt. In de effectbeoordeling wordt erop gewezen dat steeds meer lidstaten nationale streefcijfers vaststellen, afhankelijk van hun economische capaciteit en de ernst van het probleem. Er moeten verschillende streefcijfers worden vastgesteld voor verschillende lidstaten, al naargelang hun economische capaciteit (bruto binnenlands product per hoofd van de bevolking) en de blootstelling aan vervuiling (bevolkingsdichtheid in steden). Uit de territoriale effectbeoordeling die voor deze richtlijn is verricht, bleek dat het effect gelijk verspreid zal zijn over de regio's in de Unie.
- (19) De lidstaten dienen over de flexibiliteit te beschikken om de inspanningen gericht op het halen van de minimumstreefcijfers over hun grondgebied te verdelen, met inachtneming van hun grondwettelijk kader en in overeenstemming met de doelstellingen van hun vervoersbeleid. Bij de verdeling van de inspanningen binnen een lidstaat dient met meerdere factoren rekening te worden gehouden, zoals verschillen in economische capaciteit, de luchtkwaliteit, de bevolkingsdichtheid, de kenmerken van het vervoerssysteem, de maatregelen voor het decarboniseren van het vervoer en het verminderen van de luchtvervuiling, en alle andere relevante criteria.
- (20) Voertuigen die aan de uitlaat niets uitstoten, hebben toch een milieuafdruk als gevolg van de emissies van de brandstoftoeleveringsketen, van de extractiefase tot aan de tank, alsook van het productieproces van de onderdelen en de graad van recycleerbaarheid daarvan. Teneinde te voldoen aan de doelstellingen op het gebied van duurzaamheid moeten de milieueffecten van de productie van batterijen binnen de Unie en daarbuiten zoveel mogelijk worden beperkt, met name wat betreft de winning van de grondstoffen voor de productie van batterijen. De bevordering van technologieën die deze uitdaging aanpakken, zoals duurzame en recycleerbare batterijen, kunnen bijdragen tot de algemene duurzaamheid van elektrische voertuigen, door middel van initiatieven als de EU-alliantie voor batterijen en het EU-actieplan voor batterijen en in het kader van de herziening van Richtlijn

<sup>(1)</sup> 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 (PB L 200 van 31.7.2009, blz. 1).

2006/66/EG van het Europees Parlement en de Raad <sup>(12)</sup>. De mogelijkheid om de CO<sub>2</sub>-emissies gedurende de hele levenscyclus en de CO<sub>2</sub>-emissies “van bron tot wiel” van voertuigen weer te geven, moet overwogen worden voor de periode na 2030, rekening houdend met de relevante bepalingen in het Unierecht voor de berekening daarvan op dat moment.

- (21) In zijn aanbeveling aan de Raad en de Commissie van 4 april 2017 naar aanleiding van het onderzoek naar emissiemetingen in de automobielsector <sup>(13)</sup> verzocht het Europees Parlement de lidstaten om groen beleid inzake overheidsopdrachten te stimuleren waarbij overheidsinstanties emissievrije voertuigen en zeer emissiearme voertuigen aankopen voor hun eigen wagenpark of voor openbare of semi-openbare autodeelprogramma's, en om nieuwe CO<sub>2</sub>-uitstotende auto's tegen 2035 te verwijderen.
- (22) Het effect zal het grootst zijn indien overheidsopdrachten voor schone voertuigen gericht worden op gebieden met relatief veel luchtverontreiniging en geluidshinder. De overheden van de lidstaten worden aangespoord om vooral op dergelijke gebieden te focussen bij de tenuitvoerlegging van binnenlandse minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten. De overheden worden er ook toe aangemoedigd om maatregelen te nemen zoals het ter beschikking stellen van voldoende financiële middelen aan aanbestedende diensten en aanbestedende instanties, om te vermijden dat de kosten voor het voldoen aan de minimumvereisten voor overheidsopdrachten als vastgesteld in deze richtlijn tot duurdere kaartjes voor consumenten of tot een kleiner aanbod van openbaarvervoersdiensten leiden, of de ontwikkeling van ander schoon vervoer dan wegvervoer, zoals de tram en de metro, belemmeren. De overheden dienen de in dit verband genomen maatregelen op te nemen in hun verslagen in het kader van deze richtlijn. Om onevenredige lasten te voorkomen en de potentiële resultaten van deze richtlijn te optimaliseren, moet de overheden passende technische bijstand worden verleend.
- (23) Slechts een klein deel van de emissies van de vervoerssector is aan het openbaar vervoer toe te schrijven. Teneinde de decarbonisatie van de vervoerssector verder te bevorderen, de luchtkwaliteit te verbeteren en een gelijk speelveld tussen de verschillende exploitanten te handhaven, kunnen de lidstaten, met inachtneming van het Unierecht, besluiten om vergelijkbare vereisten op te leggen aan particuliere exploitanten en diensten die niet onder het toepassingsgebied van de richtlijn vallen, zoals taxi-, autoverhuur- en ride-pooling-bedrijven.
- (24) Levenscycluskosten zijn voor aanbestedende diensten en aanbestedende instanties een belangrijk instrument om rekening te houden met de energie- en milieukosten gedurende de volledige levenscyclus van een voertuig, met inbegrip van de kosten van broeikasgasemissies en andere verontreinigende stoffen, op basis van een relevante methode om de geldwaarde ervan te bepalen. Gezien het schaarse gebruik van de in Richtlijn 2009/33/EG voorgeschreven methode om de operationele levenscycluskosten te berekenen en de informatie die aanbestedende diensten en aanbestedende instanties hebben verstrekt over het gebruik van eigen methoden, die afgestemd zijn op hun specifieke omstandigheden en behoeften, dient geen methode naar voren te worden geschoven die verplicht moet worden gebruikt, maar moeten de aanbestedende diensten en aanbestedende instanties kunnen kiezen welke methode voor de berekening van de levenscycluskosten zij willen gebruiken om hun aanbestedingsprocessen te ondersteunen, op basis van de criteria betreffende de inschrijver die de economisch meest voordelige inschrijving heeft ingediend, zoals beschreven in artikel 67 van Richtlijn 2014/24/EU en artikel 82 van Richtlijn 2014/25/EU, met inachtneming van de kosteneffectiviteit over de hele levenscyclus van het voertuig, alsook milieu- en sociale aspecten.
- (25) De verslagen over overheidsopdrachten in het kader van deze richtlijn moeten een duidelijk marktoverzicht bevatten, teneinde effectieve monitoring van de tenuitvoerlegging ervan mogelijk te maken. Uiterlijk op 2 augustus 2022 dienen de lidstaten voor het eerst tussentijds informatie bij de Commissie in te dienen; het eerste alomvattende verslag over de tenuitvoerlegging van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten moet voor het eerst in 2026, en daarna om de drie jaar worden ingediend. De deadlines dienen te worden afgestemd met de bestaande rapporteringsverplichtingen in het kader van de Richtlijnen 2014/24/EU en 2014/25/EU. Om de administratieve lasten voor overheidsorganen tot een minimum te beperken en een doeltreffend marktoverzicht op te stellen, moet vereenvoudigde rapportering worden bevorderd. De Commissie zal oplossingen bieden voor de registratie en monitoring in het kader van de Tenders Electronic Daily-gegevensbank (TED-gegevensbank), en zal zorgen voor alomvattende rapportering over emissiearme en emissievrije voertuigen en andere voertuigen op alternatieve brandstoffen in het kader van de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten van de Unie. Specifieke codes in de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten zullen helpen bij de registratie en monitoring in de TED-gegevensbank.

<sup>(12)</sup> Richtlijn 2006/66/EG van het Europees Parlement en de Raad van 6 september 2006 inzake batterijen en accu's, alsook afgedankte batterijen en accu's en tot intrekking van Richtlijn 91/157/EEG (PB L 266 van 26.9.2006, blz. 1).

<sup>(13)</sup> PB C 298 van 23.8.2018, blz. 140.

- (26) Door gerichte openbare steunmaatregelen te nemen op het niveau van de lidstaten en de Unie kan de marktopname van schone voertuigen en de voor deze voertuigen benodigde infrastructuur verder worden ondersteund. Zulke maatregelen behelzen een grotere inzet van fondsen van de Unie voor ondersteuning van de vernieuwing van de publieke vervoerswagencentra en een betere uitwisseling van kennis en afstemming van aanbestedingen om acties mogelijk te maken op een schaal die groot genoeg is om de kosten te drukken en een effect te hebben op de markt. De mogelijkheid van overheidssteun ter bevordering van de ontwikkeling van de infrastructuur die nodig is voor de distributie van alternatieve brandstoffen wordt erkend in de Richtsnoeren staatssteun ten behoeve van milieubescherming en energie 2014-2020<sup>(14)</sup>. De bepalingen van het Verdrag betreffende de werking van de Europese Unie, in het bijzonder de artikelen 107 en 108, blijven echter van toepassing op dergelijke staatssteun.
- (27) Gerichte ondersteuningsmaatregelen voor overheidsopdrachten voor schone voertuigen kunnen aanbestedende diensten en aanbestedende instanties helpen. In het kader van het huidige meerjarig financieel kader (MFK) voor 2014-2020 beschikt de Unie reeds over een reeks verschillende fondsen om lidstaten, lokale overheden en betrokken exploitanten te ondersteunen bij hun overgang naar duurzame mobiliteit. Met name de Europese structuur- en investeringsfondsen zijn een belangrijke financieringsbron voor projecten op het gebied van stedelijke mobiliteit. Horizon 2020, het bij Verordening (EU) nr. 1291/2013 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(15)</sup> opgerichte onderzoeksprogramma van de Unie, verstrekt financiering voor onderzoeks- en innovatieprojecten op het gebied van stedelijke mobiliteit en slimme steden en gemeenten, terwijl de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, opgericht bij Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(16)</sup>, steun verstrekt voor de ontwikkeling van relevante infrastructuur op stedelijke knooppunten. De introductie van een definitie van schone voertuigen en de vaststelling van minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten daarvoor in deze richtlijn kunnen bijdragen tot een nog gericht gebruik van de financiële instrumenten van de Unie, onder meer in het volgende MFK voor de periode 2021-2027. Deze ondersteuningsmaatregelen zullen de hoge kosten van de aanvangsinvesteringen voor de infrastructurele wijzigingen helpen verminderen en helpen bijdragen tot de decarbonisatie van de vervoerssector.
- (28) Teneinde er mede voor te zorgen dat de potentiële voordelen volledig worden benut, moet de Commissie de lidstaten informeren over de verschillende Uniefondsen die kunnen worden gebruikt, en moet ze de uitwisseling van kennis en goede praktijken tussen de lidstaten faciliteren en structureren, ter bevordering van de aankoop, leasing, huur of huurkoop van schone en energiezuinige wegvoertuigen door aanbestedende diensten en aanbestedende instanties. De Commissie moet ook technische en financiële adviesdiensten blijven verstrekken aan plaatselijke autoriteiten en exploitanten door middel van instrumenten zoals de Europese investeringsadvieshub, JASPERS en JESSICA. Die bijstand moet er onder meer in bestaan dat zij aanbestedende diensten en aanbestedende instanties aanmoedigt de handen ineen te slaan bij gemeenschappelijke aanbesteding van emissiearme en energiezuinige wegvoertuigen, teneinde schaalvoordelen te bewerkstelligen en bij te dragen tot de verwezenlijking van de doelstellingen van deze richtlijn.
- (29) Om de effecten van de investeringen te maximaliseren, dient de mobiliteits- en stadsplanning beter te worden gecoördineerd, bijvoorbeeld met behulp van duurzame stedelijke mobiliteitsplanning (sustainable urban mobility plans, SUMP's). SUMP's zijn plannen die over verschillende beleidsterreinen heen en in samenwerking met verschillende bestuursniveaus ontwikkeld zijn en waarin verschillende vervoerswijzen, verkeersveiligheid, goederenvervoer, mobiliteitsbeheer en intelligente vervoerssystemen worden gecombineerd. SUMP's kunnen een belangrijke rol spelen in het behalen van de streefcijfers van de Unie inzake verminderingen van CO<sub>2</sub>-emissies, geluidshinder en luchtvervuiling.
- (30) Om eenvormige voorwaarden te waarborgen voor de uitvoering van deze richtlijn moeten aan de Commissie uitvoeringsbevoegdheden worden toegekend voor het vaststellen van het gemeenschappelijke format voor de verslagen van de lidstaten en de wijze van indiening daarvan. Die bevoegdheden moeten worden uitgeoefend in overeenstemming met Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad<sup>(17)</sup>.
- (31) Uiterlijk op 31 december 2027 dient de Commissie de tenuitvoerlegging van Richtlijn 2009/33/EG aan een evaluatie te onderwerpen. Die evaluatie dient, indien passend, vergezeld te gaan van een wetgevingsvoorstel tot wijziging van die richtlijn voor de periode na 2030, waaronder voor het vaststellen van nieuwe ambitieuze streefcijfers en voor het aan het toepassingsgebied toevoegen van andere categorieën voertuigen, zoals voertuigen van categorie L en bouwmachines. In de context van deze evaluatie dient de Commissie ook te beoordelen of het

<sup>(14)</sup> PB C 200 van 28.6.2014, blz. 1.

<sup>(15)</sup> Verordening (EU) nr. 1291/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 tot vaststelling van Horizon 2020 - het kaderprogramma voor onderzoek en innovatie (2014-2020) en tot intrekking van Besluit nr. 1982/2006/EG (PB L 347 van 20.12.2013, blz. 104).

<sup>(16)</sup> Verordening (EU) nr. 1316/2013 van het Europees Parlement en de Raad van 11 december 2013 tot vaststelling van de financieringsfaciliteit voor Europese verbindingen, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 913/2010 en tot intrekking van Verordeningen (EG) nr. 680/2007 en (EG) nr. 67/2010 (PB L 348 van 20.12.2013, blz. 129).

<sup>(17)</sup> Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de algemene voorschriften en beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).

mogelijk is deze richtlijn af te stemmen op enige in het kader van de Uniale CO<sub>2</sub>-emissienormen voor voertuigen ontwikkelde methode voor het berekenen van CO<sub>2</sub>-emissies gedurende de hele levenscyclus en de CO<sub>2</sub>-emissies “van bron tot wiel”, en of duurzame en recycleerbare batterijen alsook het gebruik van banden van klasse A en hernieuwde banden kunnen worden bevorderd.

- (32) Hoewel de in deze richtlijn vastgestelde minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten niet voor de instellingen van de Unie gelden, is het wenselijk dat de instellingen van de Unie het goede voorbeeld geven.
- (33) Daar de doelstelling van deze richtlijn, namelijk langs de vraagzijde stimulansen geven voor schone voertuigen en zo een overgang naar emissiearme mobiliteit ondersteunen, niet voldoende door de lidstaten kan worden verwezenlijkt, maar vanwege een gemeenschappelijk beleidskader op lange termijn en om schaalredenen, beter door de Unie kan worden verwezenlijkt, kan de Unie, overeenkomstig het in artikel 5 VWEU neergelegde subsidiariteitsbeginsel, maatregelen nemen. Overeenkomstig het in hetzelfde artikel neergelegde evenredigheidsbeginsel gaat deze richtlijn niet verder dan nodig is om deze doelstelling te bereiken.
- (34) Overeenkomstig de gezamenlijke politieke verklaring van 28 september 2011 van de lidstaten en de Commissie over toelichtende stukken <sup>(18)</sup> hebben de lidstaten zich ertoe verbonden om in gerechtvaardigde gevallen de kennisgeving van hun omzettingsmaatregelen vergezeld te doen gaan van één of meer stukken waarin het verband tussen de onderdelen van een richtlijn en de overeenkomstige delen van de nationale omzettingsinstrumenten wordt toegelicht. Met betrekking tot deze richtlijn acht de wetgever de toezending van dergelijke stukken gerechtvaardigd.
- (35) Richtlijn 2009/33/EG moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd,

HEBLEN DE VOLGENDE RICHTLIJN VASTGESTELD:

#### Artikel 1

### Wijzigingen van Richtlijn 2009/33/EG

Richtlijn 2009/33/EG wordt als volgt gewijzigd:

- 1) de titel wordt vervangen door:

“Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone wegvoertuigen ter ondersteuning van emissiearme mobiliteit”;

- 2) artikel 1 wordt vervangen door:

“Artikel 1

#### Onderwerp en doelstellingen

Op grond van deze richtlijn moeten de lidstaten verzekeren dat aanbestedende diensten en aanbestedende instanties bij de aanbesteding van bepaalde wegvoertuigen rekening houden met energie- en milieueffecten tijdens de volledige levensduur, met inbegrip van energieverbruik en emissies van CO<sub>2</sub> en bepaalde verontreinigende stoffen, teneinde de markt voor schone en energiezuinige voertuigen te bevorderen en de bijdrage van de vervoerssector aan het milieu-, klimaat- en energiebeleid van de Unie te verbeteren.”;

- 3) artikel 2 wordt vervangen door:

“Artikel 2

#### Vrijstellingen

De lidstaten kunnen de voertuigen als bedoeld in artikel 2, lid 2, onder d), en lid 3, onder a) en b), van Verordening (EU) 2018/858 van het Europees Parlement en de Raad (\*) en in de punten 5.2 tot en met 5.5 en punt 5.7 van deel A van bijlage I bij die verordening vrijstellen van de vereisten van deze richtlijn.

(\*) 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 (PB L 151 van 14.6.2018, blz. 1).”;

<sup>(18)</sup> PB C 369 van 17.12.2011, blz. 14.

4) artikel 3 wordt vervangen door:

“Artikel 3

### Werkingsfeer

1. Deze richtlijn is van toepassing op aanbestedingen door middel van:

- a) overeenkomsten voor de aankoop, leasing, huur of huurkoop van wegvoertuigen gegund door aanbestedende diensten of aanbestedende instanties, voor zover zij verplicht zijn de in de Richtlijnen 2014/24/EU (\*) en 2014/25/EU (\*\*) van het Europees Parlement en de Raad bedoelde procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten toe te passen;
- b) openbare dienstencontracten in de zin van Verordening (EG) nr. 1370/2007 (\*\*\*) van het Europees Parlement en de Raad ter verlening van diensten voor het vervoer van personen over de weg boven een door de lidstaten vast te stellen drempel die niet hoger mag liggen dan de toepasselijke drempelwaarde als bedoeld in artikel 5, lid 4, van die verordening;
- c) dienstencontracten zoals uiteengezet in tabel 1 van de bijlage bij deze richtlijn, voor zover de aanbestedende diensten of aanbestedende instanties verplicht zijn de in de Richtlijn 2014/24/EU en 2014/25/EU bedoelde procedures voor het plaatsen van overheidsopdrachten toe te passen.

Deze richtlijn is enkel van toepassing op contracten waarvoor een oproep tot mededinging is verzonden na 2 augustus 2021 of, in gevallen waarin niet in een oproep tot mededinging is voorzien, waarvoor de aanbestedende dienst of aanbestedende instantie de procedure voor het plaatsen van de overheidsopdracht na die datum is begonnen.

2. Deze richtlijn is niet van toepassing op:

- a) voertuigen zoals bedoeld in artikel 2, lid 2, onder a), b) en c), en lid 3, onder c), van Verordening (EU) 2018/858;
- b) voertuigen van categorie M<sub>3</sub> andere dan voertuigen van klasse I en klasse A als gedefinieerd in artikel 3, punten 2 en 3, van Verordening (EG) nr. 661/2009 van het Europees Parlement en de Raad (\*\*\*\*).

---

(\*) Richtlijn 2014/24/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van overheidsopdrachten en tot intrekking van Richtlijn 2004/18/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 65).

(\*\*) Richtlijn 2014/25/EU van het Europees Parlement en de Raad van 26 februari 2014 betreffende het plaatsen van opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten en houdende intrekking van Richtlijn 2004/17/EG (PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243).

(\*\*\*) 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 (PB L 315 van 3.12.2007, blz. 1).

(\*\*\*\*) 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 (PB L 200 van 31.7.2009, blz. 1).”;

5) artikel 4 wordt vervangen door:

“Artikel 4

### Definities

In deze richtlijn wordt verstaan onder:

- 1) “aangebestede diensten”: aanbestedende diensten als gedefinieerd in artikel 2, lid 1, punt 1, van Richtlijn 2014/24/EU en artikel 3 van Richtlijn 2014/25/EU;
- 2) “aangebestede instanties”: aanbestedende instanties als gedefinieerd in artikel 4 van Richtlijn 2014/25/EU;
- 3) “wegvoertuig”: een voertuig van categorie M of N als gedefinieerd in artikel 4, lid 1, onder a) en b), van Verordening (EU) 2018/858;



- 4) “schoon voertuig”:
- a) een voertuig van categorie M<sub>1</sub>, M<sub>2</sub> of N<sub>1</sub> met een maximale uitlaatemissie, 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 vastgestelde toepasselijke emissiegrenzen, of
  - b) een voertuig van categorie M<sub>3</sub>, N<sub>2</sub> of N<sub>3</sub> dat alternatieve brandstoffen gebruikt als gedefinieerd in artikel 2, punten 1 en 2, van Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad (\*), 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 (EU) 2018/2001 van het Europees Parlement en de Raad (\*\*). In het geval van voertuigen die vloeibare biobrandstoffen, synthetische brandstoffen en paraffinehoudende brandstoffen gebruiken, mogen die brandstoffen niet worden gemengd met conventionele fossiele brandstoffen;
- 5) “emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig”: een schoon voertuig als gedefinieerd in punt 4, onder b), van dit artikel 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 van het Europees Parlement en de Raad (\*\*\*) 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 van het Europees Parlement en de Raad (\*\*\*\*) en de uitvoeringsbepalingen daarvan.

---

(\*) Richtlijn 2014/94/EU van het Europees Parlement en de Raad van 22 oktober 2014 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen (PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1).

(\*\*) 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 (PB L 328 van 21.12.2018, blz. 82).

(\*\*\*) 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, 2005/55/EG en 2005/78/EG (PB L 188 van 18.7.2009, blz. 1).

(\*\*\*\*) Verordening (EG) nr. 715/2007 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 (PB L 171 van 29.6.2007, blz. 1).”;

- 6) artikel 5 wordt vervangen door:

“Artikel 5

#### **Minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten**

1. De lidstaten zien erop toe dat de aanbesteding van voertuigen en diensten als vermeld in artikel 3 van deze richtlijn in overeenstemming is met de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten voor schone lichte bedrijfsvoertuigen als vastgesteld in tabel 3 van de bijlage en voor schone zware bedrijfsvoertuigen als vastgesteld in tabel 4 van de bijlage. Die streefcijfers worden uitgedrukt als een minimumpercentage aan schone voertuigen van het totale aantal wegvoertuigen in alle contracten als vermeld in artikel 3, toegekend tussen 2 augustus 2021 en 31 december 2025 voor de eerste referentieperiode, en tussen 1 januari 2026 en 31 december 2030 voor de tweede referentieperiode.

2. Bij de berekening van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten wordt uitgegaan van de datum waarop de openbare aanbestedingsprocedure door middel van de gunning van de opdracht wordt afgerond.

3. Voertuigen die als gevolg van aanpassingen voldoen aan de definitie van schoon voertuig van punt 4 van artikel 4, of van emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig van punt 5 van artikel 4, mogen voor de inachtneming van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten als schone voertuigen, respectievelijk emissievrije zware bedrijfsvoertuigen worden meegerekend.

4. In het geval van overeenkomsten als vermeld in artikel 3, lid 1, onder a), wordt voor het beoordelen van de naleving van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten rekening gehouden met het aantal wegvoertuigen onder elk contract voor aankoop, leasing, huur of huurkoop.

5. In het geval van contracten als vermeld in artikel 3, lid 1, onder b) en c), wordt voor het beoordelen van de naleving van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten rekening gehouden met het aantal wegvoertuigen die worden gebruikt voor de verstrekking van de diensten in het kader van elk contract.

6. Indien voor de periode na 1 januari 2030 geen nieuwe streefcijfers vastgesteld worden, blijven voor daaropvolgende perioden van vijf jaar de streefcijfers van de tweede referentieperiode gelden, die in overeenstemming met de leden 1 tot en met 5 worden berekend.

7. De lidstaten mogen hogere nationale streefcijfers toepassen of strengere vereisten hanteren dan die welke in de bijlage zijn vermeld, of hun aanbestedende diensten of aanbestedende instanties toestaan dat te doen.”;

7) de artikelen 6 en 7 worden geschrapt;

8) artikel 8 wordt vervangen door:

“Artikel 8

#### **Uitwisseling van kennis en goede praktijken**

De Commissie faciliteert en structureert de uitwisseling van kennis en goede praktijken tussen de lidstaten met betrekking tot de bevordering van de aanbesteding van schone en energiezuinige wegvoertuigen door de aanbestedende diensten en aanbestedende instanties.”;

9) artikel 9 wordt vervangen door:

“Artikel 9

#### **Comitéprocedure**

1. De Commissie wordt bijgestaan door het bij artikel 9 van Richtlijn 2014/94/EU ingestelde comité.

Dat comité is een comité in de zin van Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad (\*).

2. Wanneer naar dit lid wordt verwezen, is lid 5 van Verordening (EU) nr. 182/2011 van toepassing.

3. Wanneer het advies van het comité via de schriftelijke procedure dient te worden verkregen, wordt die procedure zonder gevolg beëindigd indien, binnen de termijn voor het uitbrengen van het advies, door de voorzitter van het comité daartoe wordt besloten of door een eenvoudige meerderheid van de leden van het comité daarom wordt verzocht.

(\*) Verordening (EU) nr. 182/2011 van het Europees Parlement en de Raad van 16 februari 2011 tot vaststelling van de voorschriften en algemene beginselen die van toepassing zijn op de wijze waarop de lidstaten de uitoefening van de uitvoeringsbevoegdheden door de Commissie controleren (PB L 55 van 28.2.2011, blz. 13).”;

10) artikel 10 wordt vervangen door:

“Artikel 10

#### **Rapportage en herziening**

1. De lidstaten stellen de Commissie uiterlijk op 2 augustus 2022 in kennis van de maatregelen die zij hebben genomen voor de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, alsook van de toekomstige tenuitvoerleggingsactiviteiten die zij voornemens zijn te ondernemen, waaronder de timing en de eventuele verdeling van de inspanningen over de verschillende bestuursniveaus, alsmede van alle andere informatie die zij relevant achten.

2. De lidstaten dienen uiterlijk op 18 april 2026 en vervolgens om de drie jaar een verslag over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn in bij de Commissie. Die verslagen vergezellen de verslagen als bedoeld in artikel 83, lid 3, tweede alinea, van Richtlijn 2014/24/EU en artikel 99, lid 3, tweede alinea, van Richtlijn 2014/25/EU, en bevatten informatie over de maatregelen die zijn genomen om deze richtlijn ten uitvoer te leggen, over toekomstige tenuitvoerleggingsactiviteiten en alle andere informatie die de lidstaat relevant acht. Die verslagen bevatten ook het aantal en de categorieën voertuigen die onder de in artikel 3, lid 1, van deze richtlijn vermelde contracten vallen, gebaseerd op de door de Commissie in overeenstemming met lid 3 van dit artikel verstrekte gegevens. Deze informatie wordt ingedeeld volgens de categorieën van Verordening (EG) nr. 2195/2002 van het Europees Parlement en de Raad (\*).

3. Teneinde de lidstaten te ondersteunen bij het voldoen aan hun rapportageverplichtingen verzamelt en publiceert de Commissie het aantal en de categorieën voertuigen onder de contracten als vermeld in artikel 3, lid 1, onder a) en c), van deze richtlijn door de desbetreffende gegevens te extraheren uit de aankondigingen van gegunde opdrachten in de Tenders Electronic Daily-gegevensbank (TED-gegevensbank) in overeenstemming met de Richtlijnen 2014/24/EU en 2014/25/EU.

4. Uiterlijk op 18 april 2027, en vervolgens om de drie jaar, dient de Commissie een verslag in bij het Europees Parlement en de Raad over de tenuitvoerlegging van deze richtlijn, waarin ze specificeert welke maatregelen de lidstaten in dit verband hebben genomen, na de in lid 2 bedoelde verslagen.

5. Uiterlijk op 31 december 2027 evalueert de Commissie de tenuitvoerlegging van deze richtlijn en presenteert ze, in voorkomend geval, een wetgevingsvoorstel voor de wijziging ervan voor de periode na 2030, inclusief voor de vaststelling van nieuwe streefcijfers en voor de opname van andere categorieën voertuigen binnen het toepassingsgebied van de richtlijn, zoals twee- en driewielers.

6. De Commissie stelt uitvoeringshandelingen vast in overeenstemming met artikel 9, lid 2, met het formaat van de in lid 2 van dit artikel bedoelde verslagen en de wijze van indiening daarvan.

(\*) Verordening (EG) nr. 2195/2002 van het Europees Parlement en de Raad van 5 november 2002 betreffende de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten (CPV) (PB L 340 van 16.12.2002, blz. 1).";

11) de bijlage wordt vervangen door de tekst in de bijlage bij deze richtlijn.

#### *Artikel 2*

### **Omzetting**

1. De lidstaten doen de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking treden om uiterlijk op 2 augustus 2021 aan deze richtlijn te voldoen. Zij stellen de Commissie daarvan onverwijld in kennis.

Wanneer de lidstaten die bepalingen vaststellen, wordt in de bepalingen zelf of bij de officiële bekendmaking daarvan naar deze richtlijn verwezen. De regels voor deze verwijzing worden vastgesteld door de lidstaten.

2. De lidstaten delen de Commissie de tekst van de belangrijkste bepalingen van intern recht mee die zij op het onder deze richtlijn vallende gebied vaststellen.

#### *Artikel 3*

### **Inwerkingtreding**

Deze richtlijn treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

#### *Artikel 4*

### **Adressaten**

Deze richtlijn is gericht tot de lidstaten.

Gedaan te Brussel, 20 juni 2019.

*Voor het Europees Parlement*

*De voorzitter*

A. TAJANI

*Voor de Raad*

*De voorzitter*

G. CIAMBA

## BIJLAGE

## "BIJLAGE

**INFORMATIE VOOR DE TENUITVOERLEGGING VAN MINIMUMSTREEFCIJFERS VOOR  
OVERHEIDSOPDRACHTEN VOOR SCHONE WEGVOERTUIGEN, TER ONDERSTEUNING VAN  
EMISSIEARME MOBILITEIT IN DE LIDSTATEN**

*Tabel 1: In artikel 3, lid 1, onder c), bedoelde codes van de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten (CPV) voor diensten*

Code van de gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten	Beschrijving
60112000-6	Openbaarvervoersdiensten
60130000-8	Diensten voor speciaal personenvervoer over land
60140000-1	Personenvervoer zonder dienstregeling
90511000-2	Diensten voor ophalen van vuilnis
60160000-7	Postvervoer over de weg
60161000-4	Pakketvervoer
64121100-1	Postbezorging
64121200-2	Pakketbezorging

*Tabel 2: Emissiedrempels voor schone lichte bedrijfsvoertuigen*

Voertuig-categorieën	Tot en met 31 december 2025		Vanaf 1 januari 2026	
	CO <sub>2</sub> g/km	RDE-emissies van luchtverontreinigende stoffen <sup>(1)</sup> , uitgedrukt als percentage van de emissiegrenswaarden <sup>(2)</sup>	CO <sub>2</sub> g/km	RDE-emissies van luchtverontreinigende stoffen <sup>(1)</sup> , uitgedrukt als percentage van de emissiegrenswaarden <sup>(2)</sup>
M <sub>1</sub>	50	80 %	0	n.v.t.
M <sub>2</sub>	50	80 %	0	n.v.t.
N <sub>1</sub>	50	80 %	0	n.v.t.

<sup>(1)</sup> Opgegeven maximale emissies onder reële rijomstandigheden (RDE) van stofdeeltjes (Particle Number; PN) in #/km en stikstofoxiden (NO<sub>x</sub>) in mg/km als vermeld in punt 48.2 van het conformiteitscertificaat, als bedoeld in bijlage IX bij Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad (\*) voor zowel complete als stedelijke RDE-ritten.

<sup>(2)</sup> De toepasselijke emissiegrenswaarde neergelegd in bijlage I bij Verordening (EG) nr. 715/2007 of de opvolgingsinstrumenten daarvan.

(\*) Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd (Kaderrichtlijn) (PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1).

Tabel 3: Minimumstreefcijfer voor overheidsopdrachten voor het aandeel schone lichte bedrijfsvoertuigen overeenkomstig tabel 2 in het totale aantal lichte bedrijfsvoertuigen onder de in artikel 3 vermelde contracten per lidstaat

Lidstaat	Van 2 augustus 2021 tot en met 31 december 2025	Van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030
Luxemburg	38,5 %	38,5 %
Zweden	38,5 %	38,5 %
Denemarken	37,4 %	37,4 %
Finland	38,5 %	38,5 %
Duitsland	38,5 %	38,5 %
Frankrijk	37,4 %	37,4 %
Verenigd Koninkrijk	38,5 %	38,5 %
Nederland	38,5 %	38,5 %
Oostenrijk	38,5 %	38,5 %
België	38,5 %	38,5 %
Italië	38,5 %	38,5 %
Ierland	38,5 %	38,5 %
Spanje	36,3 %	36,3 %
Cyprus	31,9 %	31,9 %
Malta	38,5 %	38,5 %
Portugal	29,7 %	29,7 %
Griekenland	25,3 %	25,3 %
Slovenië	22 %	22 %
Tsjechië	29,7 %	29,7 %
Estland	23,1 %	23,1 %
Slowakije	22 %	22 %
Litouwen	20,9 %	20,9 %
Polen	22 %	22 %
Kroatië	18,7 %	18,7 %
Hongarije	23,1 %	23,1 %
Letland	22 %	22 %
Roemenië	18,7 %	18,7 %
Bulgarije	17,6 %	17,6 %

Tabel 4: Minimumstreefcijfer voor overheidsopdrachten voor het aandeel schone zware bedrijfsvoertuigen in het totale aantal zware bedrijfsvoertuigen onder de in artikel 3 vermelde contracten per lidstaat (\*)

Lidstaat	Vrachtwagens (voertuigcategorie N <sub>2</sub> en N <sub>3</sub> )		Bussen (voertuigcategorie M <sub>3</sub> ) (*)	
	Van 2 augustus 2021 tot en met 31 december 2025	Van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030	Van 2 augustus 2021 tot en met 31 december 2025	Van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030
Luxemburg	10 %	15 %	45 %	65 %
Zweden	10 %	15 %	45 %	65 %
Denemarken	10 %	15 %	45 %	65 %
Finland	9 %	15 %	41 %	59 %
Duitsland	10 %	15 %	45 %	65 %
Frankrijk	10 %	15 %	43 %	61 %
Verenigd Koninkrijk	10 %	15 %	45 %	65 %
Nederland	10 %	15 %	45 %	65 %
Oostenrijk	10 %	15 %	45 %	65 %
België	10 %	15 %	45 %	65 %
Italië	10 %	15 %	45 %	65 %
Ierland	10 %	15 %	45 %	65 %
Spanje	10 %	14 %	45 %	65 %
Cyprus	10 %	13 %	45 %	65 %
Malta	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugal	8 %	12 %	35 %	51 %
Griekenland	8 %	10 %	33 %	47 %
Slovenië	7 %	9 %	28 %	40 %
Tsjechië	9 %	11 %	41 %	60 %
Estland	7 %	9 %	31 %	43 %
Slowakije	8 %	9 %	34 %	48 %
Litouwen	8 %	9 %	42 %	60 %
Polen	7 %	9 %	32 %	46 %
Kroatië	6 %	7 %	27 %	38 %
Hongarije	8 %	9 %	37 %	53 %
Letland	8 %	9 %	35 %	50 %

Lidstaat	Vrachtwagens (voertuigcategorie N <sub>2</sub> en N <sub>3</sub> )		Bussen (voertuigcategorie M <sub>3</sub> ) (*)	
	Van 2 augustus 2021 tot en met 31 december 2025	Van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030	Van 2 augustus 2021 tot en met 31 december 2025	Van 1 januari 2026 tot en met 31 december 2030
Roemenië	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgarije	7 %	8 %	34 %	48 %

(\*) De helft van het minimumstreefcijfer voor het aandeel schone bussen moet worden vervuld via de aanbesteding van emissievrije bussen als gedefinieerd in punt 5 van artikel 4. Dit vereiste wordt verlaagd tot een kwart van het minimumstreefcijfer voor de eerste referentieperiode indien meer dan 80 % van de bussen onder alle contracten als vermeld in artikel 3 die in die periode in een lidstaat worden gegund, dubbeldekkerbussen zijn.”.