

## II

(Mededelingen)

MEDEDELINGEN VAN DE INSTELLINGEN, ORGANEN EN INSTANTIES VAN  
DE EUROPESE UNIE

## EUROPESE COMMISSIE

**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**

(2020/C 352/01)

**Inleiding**

Met deze kennisgeving wil de Commissie de nationale autoriteiten, aanbestedende diensten en aanbestedende instanties en exploitanten duidelijkheid verschaffen over de toepassing van de artikelen 2, 3, 4 en 5 van de richtlijn schone voertuigen (Richtlijn 2009/33/EG <sup>(1)</sup> inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen ter ondersteuning van de transitie naar emissiearme mobiliteit, als gewijzigd bij Richtlijn (EU) 2019/1161 <sup>(2)</sup>).

Ze biedt een antwoord op een aantal vaak gestelde vragen over de omzetting en toepassing van de richtlijn, met name wat betreft het toepassingsgebied van de richtlijn, de definitie van het begrip "schone voertuigen", de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten, het tellen van de voertuigen en het gebruik van de Tenders Electronic Daily-databank (TED-databank) binnen de verschillende aanbestedingsscenario's (o.a. de aanpassing van voertuigen of de vervanging van voertuigen binnen bestaande contracten enz.).

Deze kennisgeving moet worden gelezen in samenhang met de andere relevante bepalingen van de richtlijn. Ze verduidelijkt de bestaande bepalingen van de toepasselijke wetgeving. Aan de bevoegde autoriteiten of exploitanten worden op geen enkele manier nieuwe verplichtingen of aanvullende eisen opgelegd.

Deze kennisgeving is louter bedoeld om de aanbestedende instanties of diensten, vervoerders en nationale autoriteiten te helpen bij de toepassing van de richtlijn. De in deze kennisgeving geformuleerde standpunten lopen niet vooruit op een eventueel toekomstig standpunt van de Europese Commissie. Alleen het Hof van Justitie van de Europese Unie heeft de bevoegdheid om een bindende interpretatie van de Uniewetgeving te geven.

**Vragen met betrekking tot het toepassingsgebied van de richtlijn**

1. *In tabel 1 in de bijlage bij de richtlijn wordt vermeld dat de richtlijn ook van toepassing is op afvalverwijderingsdiensten. Zijn vuilniswagens op grond van artikel 3, lid 2, onder a), niet uitgesloten van het toepassingsgebied van de richtlijn?*

In artikel 3, lid 2, onder a), is bepaald dat de richtlijn niet van toepassing is op onder meer voertuigen als bedoeld in artikel 2, lid 3, onder c), van Verordening (EU) 2018/858 <sup>(3)</sup> betreffende de goedkeuring van en het markttoezicht op motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, namelijk "zelfaangedreven 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 motorvoertuigchassis gemonteerde machines zijn".

Vuilniswagens, doorgaans met een typegoedkeuring als voertuigen van categorie N<sub>2</sub> of N<sub>3</sub> overeenkomstig Verordening (EU) 2018/858, behoren niet tot die categorie. Derhalve is de richtlijn schone voertuigen wel degelijk van toepassing op deze voertuigen.

<sup>(1)</sup> PB L 120 van 15.5.2009, blz. 5.

<sup>(2)</sup> 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 (PB L 188 van 12.7.2019, blz. 116).

<sup>(3)</sup> P L 151 van 14.6.2018, blz. 1.

2. *Mogen alle voertuigen die worden gebruikt door bv. de strijdkrachten of de politie worden vrijgesteld van de richtlijn?*

Nee, overeenkomstig artikel 2 van de richtlijn, gelezen in samenhang met de relevante bepalingen van Verordening (EU) 2018/858, zijn uitsluitend “voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor exclusief gebruik door de strijdkrachten” vrijgesteld. Een politiewagen die over speciale uitrusting en zwaailichten beschikt, kan worden vrijgesteld; een gewone bestelwagen die door de politie wordt gebruikt om documenten te vervoeren kan niet worden vrijgesteld.

3. *Vallen standaardvoertuigen die de politie aanschaf met de bedoeling ze vervolgens zelf aan haar behoeften aan te passen (bv. door haar eigen technische diensten) al dan niet onder de richtlijn? Is de richtlijn van toepassing op de aanschaf van gewone voertuigen door de politie ook de aanpassing van die voertuigen opneemt in die aanbestedingsprocedure (of in een afzonderlijke procedure)?*

In het eerste geval — de aanschaf van standaardvoertuigen die door de politie zelf worden aangepast — betreft de aankoop een voertuig dat niet “specifiek ontworpen en gebouwd of aangepast” is voor gebruik door de politie. Derhalve kan die aankoop niet worden vrijgesteld van de toepassing van de richtlijn.

In het tweede geval — aanbesteding van de aankoop van voertuigen en van de daaropvolgende aanpassing aan de specifieke behoeften van de dienst — kan het voertuig worden geacht specifiek te zijn ontworpen als het voertuig samen met de aanpassingen via eenzelfde aanbesteding wordt aangekocht en kan het worden vrijgesteld. Indien de aanpassingen afzonderlijk worden aanbesteed, voldoet de aanschaf van het voertuig niet aan de criteria van artikel 2 van de richtlijn en kunnen de voertuigen niet worden vrijgesteld.

In deze context zij er ook aan herinnerd dat de nationale minimumstreefcijfers zijn vastgesteld als een minimaal aandeel schone voertuigen ten opzichte van het totale aantal voertuigen dat in een lidstaat wordt verkocht. Zelfs als een specifieke groep voertuigen onder de richtlijn valt, voorziet de richtlijn niet per definitie in een minimumpercentage voor de aanschaf van die voertuigen. In het bovenstaande voorbeeld kan de lidstaat, ook wanneer de richtlijn van toepassing is op bepaalde voertuigen, besluiten voor die specifieke voertuigen geen doelstelling vast te stellen en ervoor zorgen dat de nationale streefcijfers worden gehaald door voor andere voertuigen een hogere doelstelling vast te stellen. Zie voor nadere toelichting, de vragen over de nationale minimumstreefcijfers.

4. *Is de richtlijn ook van toepassing op onderhands gegunde openbare dienstcontracten als gedefinieerd in Verordening (EG) nr. 1370/2007 (\*) betreffende het openbaar personenvervoer per spoor en over de weg?*

Ja, overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder b), van de richtlijn vallen openbare dienstcontracten in het kader van Verordening (EG) nr. 1370/2007 voor personenvervoer over de weg boven een door de lidstaat te definiëren drempel, die niet hoger mag liggen dan de toepasselijke waarde als vastgesteld in artikel 5, lid 4, van die verordening, onder de richtlijn, ongeacht de procedure voor de toewijzing van het contract (openbare aanbesteding of onderhandse gunning).

In dit verband moet worden verduidelijkt dat op basis van de drempel als bedoeld in artikel 3, lid 1, onder b), van de richtlijn en niet op basis van de gunningswijze van een contract wordt bepaald of dat contract onder de richtlijn valt; een contract voor een bedrag beneden de door de lidstaat vastgestelde drempel mag worden uitgesloten, zelfs als het via een openbare aanbesteding wordt gegund. Indien een lidstaat anderzijds een lagere drempel vaststelt overeenkomstig artikel 3, lid 1, onder b), van de richtlijn en onderhandse gunning boven die (nationale) drempel is toegestaan, kan een onderhands gegund contract buiten het toepassingsgebied van de richtlijn vallen.

5. *Contracten die via een gecentraliseerde aankoopprocedure worden gegund overstijgen soms de in de richtlijn vastgestelde minimumdrempels, terwijl die contracten bij afzonderlijke gunning door een individuele aanbestedende dienst wel onder die drempel zouden blijven. Kunnen dergelijke contracten worden vrijgesteld van de toepassing van de richtlijn?*

Nee, indien de totale waarde van het contract boven de drempel ligt, valt het onder de richtlijn, zelfs als individuele onderdelen afzonderlijk beneden de drempel zouden liggen.

6. *Overeenkomstig artikel 5, lid 2, van de richtlijn is de datum waarop de openbare aanbestedingsprocedure door middel van de gunning van de opdracht wordt afgerond bepalend. Is dat de datum waarop het gunningsbesluit van het contract wordt gepubliceerd in TED of de datum waarop het contract wordt gesloten?*

In artikel 5, lid 2, van de richtlijn is bepaald dat “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”. Overeenkomstig dit artikel is de datum waarop het gunningsbesluit in TED wordt bekendgemaakt derhalve bepalend.

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

7. *Betekent artikel 5, lid 2, dat contracten waarvoor de procedure was gestart voor de omzettingsdatum van Richtlijn (EU) 2019/1161 onder de richtlijn vallen indien hun gunningsdatum na 2 augustus 2021 valt?*

Nee, zoals vermeld in artikel 3, lid 1, is de richtlijn uitsluitend van toepassing op contracten waarvan de aanbestedingsprocedure na 2 augustus 2021 is gestart.

In deze context moet er ook worden op gewezen dat contracten waarvan de gunningsdatum in de tweede referentieperiode valt (d.w.z. na 31 december 2025) worden meegeteld voor die periode, zelfs wanneer de aanbestedingsprocedure tijdens de eerste referentieperiode is gestart (d.w.z. tussen 2 augustus 2021 en 31 december 2025).

Zie ook de vragen 27 tot 29 voor meer informatie over de toepassing van die bepaling op individuele contracten die worden gegund in het kader van een raamovereenkomst of een dynamisch aankoopstelsel.

### Vragen in verband met de definitie van schone voertuigen

8. *In artikel 4, lid 4, onder b), van de richtlijn zijn schone vrachtwagens gedefinieerd als vrachtwagens die alternatieve brandstoffen gebruiken als gedefinieerd in artikel 2, punten 1) en 2), van Richtlijn 2014/94/EU (richtlijn alternatieve brandstoffen) <sup>(5)</sup>. Vallen hybride en plug-inhybride voertuigen ook onder die definitie?*

In artikel 2, lid 2, van de richtlijn betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen is het begrip "elektrisch voertuig" gedefinieerd als "een motorvoertuig, uitgerust met een aandrijving die bestaat uit ten minste één niet-perifere elektromotor als energieomzetter met een elektrisch oplaadbaar energieopslagsysteem, dat extern kan worden opgeladen". Overeenkomstig die definitie en overeenkomstig artikel 4, lid 4, onder b), van Richtlijn 2009/33/EG worden plug-inhybride vrachtwagens beschouwd als schone voertuigen, terwijl hybride vrachtwagens zonder oplaadmogelijkheid niet als schone voertuigen worden beschouwd.

9. *Moeten plug-in hybride vrachtwagens in hun verbrandingsmotor ook alternatieve brandstoffen (bv. biobrandstoffen) gebruiken om als schone voertuigen te worden beschouwd overeenkomstig artikel 4, lid 4, onder b), van de richtlijn?*

Nee, overeenkomstig artikel 4, lid 4, onder b), van de richtlijn wordt een plug-inhybride voertuig als gedefinieerd in artikel 2, lid 2, van de richtlijn betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen beschouwd als een schoon voertuig, ook als voor de verbrandingsmotor van dat voertuig klassieke brandstoffen worden gebruikt.

Dit kan worden verduidelijkt door erop te wijzen dat een hybride elektrisch voertuig wordt opgeladen met elektriciteit. Die elektrische lading is de alternatieve brandstof die door het plug-inhybride voertuig wordt gebruikt en waardoor het kan worden beschouwd als een voertuig dat onder artikel 2, lid 2, van de richtlijn betreffende infrastructuur voor alternatieve brandstoffen valt (in tegenstelling tot hybride voertuigen zonder laadmogelijkheid, waarvan de elektriciteit uitsluitend door de motor wordt geproduceerd en die uitsluitend worden volgetankt met klassieke diesel of benzine).

10. *Behoren trolleybussen tot het toepassingsgebied van de richtlijn? Worden zij in het kader van de richtlijn beschouwd als schone voertuigen?*

Ja, de richtlijn is van toepassing op aankopen van wegvoertuigen. In artikel 4, lid 3, van de richtlijn is een "wegvoertuig" gedefinieerd als een voertuig van categorie M of N als gedefinieerd in artikel 4, lid 1, onder a) en b), van Verordening (EU) 2018/858. In die laatste is het begrip "motorvoertuig" gedefinieerd als een gemotoriseerd voertuig dat is ontworpen en gebouwd om zich op eigen kracht voort te bewegen, ten minste vier wielen heeft, compleet, voltooid of incompleet is en een door het ontwerp bepaalde maximumsnelheid van meer dan 25 km/h heeft (artikel 3, lid 16, van de verordening). Trolleybussen voldoen aan die definitie en worden daarom in het kader van de EU-wetgeving inzake typekeuring beschouwd als wegvoertuigen. De diensten van de Commissie hebben dit bevestigd in antwoord op een vraag van Italië tijdens de zesde bijeenkomst van de deskundigengroep nationale typegoedkeuringsinstanties. Tijdens die bijeenkomst werd verduidelijkt dat trolleybussen onder de richtlijn vallen, destijds Richtlijn 2007/46/EG <sup>(6)</sup> tot vaststelling van een kader voor

<sup>(5)</sup> PB L 307 van 28.10.2014, blz. 1.

<sup>(6)</sup> PB L 263 van 9.10.2007, blz. 1. Overeenkomstig artikel 88 van Verordening (EU) 2018/858 is Richtlijn 2007/46/EG ingetrokken met ingang van 1 september 2020.

de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd, alsmede onder VN/ECE-Reglement nr. 107 <sup>(7)</sup> betreffende uniforme voorschriften voor de goedkeuring van de algemene constructie van voertuigen van de categorieën M<sub>2</sub> of M<sub>3</sub>.

Zoals expliciet uitgelegd in overweging 18 van de richtlijn <sup>(8)</sup>, worden trolleybussen overeenkomstig artikel 4, lid 4, onder b), altijd als schone voertuigen beschouwd. Als deze bussen te allen tijde met de bovenleiding verbonden blijven of gebruik maken van een emissievrije motor wanneer ze niet met de bovenleiding zijn verbonden, worden ze ook als emissievrije voertuigen beschouwd. Indien een trolleybus ook een niet-emissievrije motor gebruikt — bv. een dieselmotor waarmee de bus zonder bovenleiding kan rijden — is het geen emissievrij voertuig maar, net als een plug-inhybride bus, wel nog steeds een schoon voertuig.

11. *Mogen trams in het kader van de richtlijn ook worden geteld als schone voertuigen?*

Nee, trams vallen niet onder de richtlijn aangezien zij deel uitmaken van het spoorwegsysteem en op grond van Verordening (EU) 2018/858 niet als wegvoertuigen worden beschouwd. Ze mogen derhalve niet worden meegeteld voor de toepassing van de richtlijn schone voertuigen.

**Vragen betreffende minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten**

12. *Moet elke overheidsopdracht/elke aanbestedende dienst en aanbestedende instantie aan de minimumstreefcijfers voldoen?*

Nee, de richtlijn biedt de lidstaten de volledige flexibiliteit om de inspanning naar eigen inzicht over verschillende aanbestedende diensten en aanbestedende instanties te spreiden. Een lidstaat kan beslissen dezelfde doelstelling te hanteren voor alle diensten/instanties of voor sommige hogere of lagere streefcijfers — of zelfs geen cijfer — hanteren, voor zover het minimumstreefcijfer op nationaal niveau wordt gehaald.

In de richtlijn worden weliswaar geen eisen aan individuele contracten opgelegd, maar het staat elke lidstaat vrij dergelijke eisen in te voeren bij de omzetting van de richtlijn (bv. een minimumaandeel schone voertuigen bij elke aanbesteding).

Afhankelijk van de institutionele context in elke lidstaat, kan de gedetailleerde verdeling worden gedelegeerd naar verschillende bevoegdheidsniveaus — door bijvoorbeeld per regio (dezelfde of gedifferentieerde) doelstellingen vast te stellen en hen de mogelijkheid te bieden op hun grondgebied een onderscheid te maken tussen bepaalde instanties en diensten, voor zover de overkoepelende doelstelling wordt gehaald.

De inspanningen kunnen bijvoorbeeld tussen verschillende aanbestedende diensten of instanties in een lidstaat worden verdeeld door verschillende eisen te hanteren naargelang het type instantie of dienst (bv. hogere streefcijfers voor nationale/regionale instanties, lagere voor lokale instanties), de omvang van de overheidsdienst (bv. hogere streefcijfers voor steden/provincies, lagere of geen voor kleine gemeenten), de specifieke kenmerken van bepaalde gebieden (bv. hogere streefcijfers voor zones met een groter bbp/inwoners en/of gebieden met meer luchtverontreiniging) of andere criteria die een lidstaat relevant vindt.

13. *Wordt de naleving van de streefcijfers op jaarbasis beoordeeld?*

Nee, de naleving van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten in elke lidstaat wordt beoordeeld op basis van de hele referentieperiode (resp. 2 augustus 2021 t.e.m. 31 december 2025 en 1 januari 2026 t.e.m. 31 december 2030), zonder onderscheid op basis van het moment waarop een bepaalde aankoop binnen een referentieperiode plaatsvond.

Bij de omzetting van de richtlijn kunnen de lidstaten evenwel beslissen dat aanbestedende diensten of instanties op jaarbasis aan de nationale streefcijfers moeten voldoen.

<sup>(7)</sup> <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=12920&no=1>

<sup>(8)</sup> “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.”

**Praktisch voorbeeld — vragen 12-13**

Het volgende voorbeeld illustreert de mogelijke verdeling van de inspanning in een fictieve lidstaat met slechts drie aanbestedende instanties/diensten op zijn grondgebied en met een minimumstreefcijfer van 45 % voor de aankoop van bussen in de eerste periode. De aankoop van bussen via contracten die onder de richtlijn vallen, verloopt in dit voorbeeld als volgt:

Aanbestedende diensten / instanties	Aantal bussen in 2021	Aantal bussen in 2022	Aantal bussen in 2023	Aantal bussen in 2024	Aantal bussen in 2025	Totaal aantal tijdens de referentieperiode gekochte bussen
Aanbestedende dienst / instantie 1	5	0	10	20	10	<b>45</b>
Aanbestedende dienst / instantie 2	0	10	0	0	5	<b>15</b>
Aanbestedende dienst / instantie 3	10	10	5	5	10	<b>40</b>
Totaal LS	15	20	15	25	25	<b>100</b> <b>Streefcijfer = 45</b>

Om aan de regels van de richtlijn te voldoen, moet de lidstaat ervoor zorgen dat 45 van de 100 bussen die tijdens de referentieperiode worden aangeschaft schone voertuigen zijn. Dit kan op verschillende manieren worden bereikt, zoals bijvoorbeeld door:

- het opleggen van een streefcijfer van 45 % aan de drie instanties/diensten; in dit geval moet de eerste dienst 20 schone bussen kopen op een totaal van 45, de tweede 7 van in totaal 15, en de derde 18 van in totaal 40, hetzij 45 op een totaal van 100 bussen.
- door een streefcijfer van 100 % op te leggen aan dienst/instantie 1 en geen cijfer op te leggen aan de andere twee; hetgeen eveneens leidt tot een totaal van 45 op 100 schone bussen.
- door een streefcijfer van 50 % op te leggen aan diensten/instanties 1 en 3 en 30 % aan dienst/instantie 2, waardoor 46 van de 100 bussen schone voertuigen worden.
- door een streefcijfer van 60 % op te leggen aan diensten/instanties 1 en 3 en geen cijfer aan dienst/instantie 2, waardoor 51 van de 100 bussen schone voertuigen worden.

In al deze gevallen maakt het voor de richtlijn niet uit wanneer die schone bussen in die periode worden aangeschaft (d. w.z. een bus wordt op dezelfde manier geteld, ongeacht of hij in 2022 of 2025 is besteld). Dit vormt voor de lidstaten geen belemmering om op nationaal niveau jaarlijkse eisen vast te stellen.

14. De richtlijn is van toepassing op verschillende types contracten, waaronder aankoop, leasing, huur of huurkoop van voertuigen, en op openbare dienstcontracten. In artikel 5, leden 4 en 5, van de richtlijn is bepaald dat de naleving van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten wordt beoordeeld op basis van het aantal wegvoertuigen onder elk contract voor aankoop, leasing, huur of huurkoop (artikel 5, lid 4) en onder elk dienstcontract en openbare dienstcontract (artikel 5, lid 5). Moeten de voertuigen onder al deze verschillende soorten contracten samen of afzonderlijk worden geteld voor het behalen van de streefcijfers?

Zoals weergegeven in de tabellen 3 en 4 in de bijlage bij de richtlijn, is er een streefcijfer vastgesteld per voertuigcategorie (namelijk lichte bedrijfsvoertuigen, vrachtwagens, bussen) voor elke lidstaat, zonder onderscheid op basis van het soort contract (aankoop, huur, dienstcontract enz.).

Overeenkomstig artikel 5, lid 1, van de richtlijn worden die minimumstreefcijfers berekend als een minimumpercentage aan schone voertuigen van het totale aantal wegvoertuigen in alle contracten die onder de richtlijn vallen, zonder onderscheid op basis van het type contract (aankoop, huur, huurkoop, dienstcontract enz.).

In artikel 5, leden 4 en 5, van de richtlijn wordt verduidelijkt hoe het aantal voertuigen onder elk contract moet worden geteld voor verschillende soorten contracten (aankoop of dienstcontracten). Zodra het aantal voertuigen onder elk contract wordt berekend overeenkomstig deze bepalingen, kan het behalen van de streefcijfers worden geverifieerd op basis van de som van alle in het kader van alle relevante contracten aangekochte voertuigen en het aandeel schone voertuigen van dat totaal.

### Vragen betreffende de aankoop van voertuigen door dienstverleners in het kader van openbare dienstcontracten

15. *Hoe worden voertuigen meegeteld in het kader van een openbare dienstcontract? Moeten we rekening houden met de aankoop van nieuwe voertuigen door de exploitant? Hoe kunnen we die monitoren?*

Overeenkomstig artikel 5, lid 5, van de richtlijn moet in het geval van contracten als vermeld in artikel 3, lid 1, onder b) en c), — de in tabel 1 van de bijlage bij de richtlijn genoemde diensten- en openbare dienstcontracten — rekening worden gehouden met het aantal voertuigen dat wordt gebruikt voor de verstrekking van de diensten.

Die aanpak waarborgt de samenhang tussen twee verschillende soorten opdrachten (aankoop, huur, huurkoop als bedoeld in artikel 3, lid 1, onder a), en dienst- en openbare dienstcontracten als bedoeld in resp. artikel 3, lid 1, onder b) en c)) en beperkt de administratieve last tot het uiterste minimum.

Een aankoop-/huur-/huurkoopcontract betekent dat de aanbestedende instantie/dienst een aantal voertuigen verwerft; om die reden worden alle voertuigen die onder dat contract vallen meegeteld. Op een vergelijkbare manier verwerft een aanbestedende instantie/dienst via een dienstcontract het gebruik van een aantal voertuigen voor de verlening van een dienst; derhalve wordt het aantal voertuigen dat de exploitant zal gebruiken om de dienst te verlenen geteld, ongeacht de vraag of de exploitant nieuwe voertuigen aankoopt of gebruik maakt van bestaande voertuigen.

16. *Indien het dienstcontract wordt gesloten voor een periode die langer is dan de referentieperiode, worden de voertuigen dan ook meegeteld voor de volgende referentieperiode?*

Nee, zoals bepaald in artikel 5 van de richtlijn, bepaalt de datum waarop het contract wordt gegund voor welke periode de verworven voertuigen meetellen. Zelfs als een tijdens de eerste referentieperiode gesloten contract nog steeds van kracht is tijdens de tweede periode, tellen die voertuigen alleen mee voor de eerste periode.

17. *Hoe worden de voertuigen die in het kader van een dienstcontract worden gebruikt voor het verrichten van diensten geteld indien het aantal voertuigen tijdens de referentieperiode na verloop van tijd wijzigt (regelmatige of eenmalige wijzigingen)?*

Het aantal voertuigen dat voor het verrichten van de diensten onder het contract zal worden gebruikt, wordt geregistreerd op het moment waarop het contract wordt gegund.

Significante wijzigingen van het aantal voertuigen dat wordt gebruikt zal doorgaans een budgettaire impact hebben en een herziening van het contract vereisen. Dergelijke herzieningen moeten worden gerapporteerd.

Kleine wijzigingen die geen wijziging van het contract vergen, worden niet geregistreerd op grond van de richtlijn. Hoewel het uiteindelijke aantal voor de uitvoering van het contract gerapporteerde voertuigen daardoor misschien niet helemaal exact is, waren de medewetgevers van oordeel dat dit een goed compromis is tussen nauwkeurigheid en de administratieve last die zou worden veroorzaakt door een volledige monitoring in real-time.

18. *Wat gebeurt er indien de exploitant van een openbare dienstcontract of dienstcontract als bedoeld in artikel 3, lid 1, onder b) of c), zelf ook een aanbestedende instantie of dienst is die gebonden is door de verplichtingen van de richtlijnen 2014/24/EU <sup>(9)</sup>inzake overheidsopdrachten en 2014/25/EU <sup>(10)</sup>betreffende opdrachten in de sectoren water- en energievoorziening, vervoer en postdiensten? Is die exploitant ook verplicht de aankoop van nieuwe voertuigen die voor het verrichten van de diensten worden gebruikt te registreren?*

Indien de aanbieder van de diensten verplicht is de aanbestedingsprocedures van Richtlijn 2014/24/EU of Richtlijn 2014/25/EU te volgen, waardoor die van toepassing zijn op de voertuigen die voor het verrichten van de dienst worden gebruikt, is de richtlijn schone voertuigen ook van toepassing op de aankoop van die voertuigen.

<sup>(9)</sup> PB L 94 van 28.3.2014, blz. 65.

<sup>(10)</sup> PB L 94 van 28.3.2014, blz. 243.

In dit verband zij eraan herinnerd dat de richtlijn uitsluitend van toepassing is op contracten die onder de Richtlijnen 2014/24/EU en 2014/25/EU of Verordening (EG) nr. 1307/2007 vallen. Een contract tussen twee aanbestedende diensten/instanties waarop die rechtshandelingen niet van toepassing zijn, valt niet onder de richtlijn schone voertuigen. In dit geval valt de aankoop van voertuigen door de laatste aanbestedende instantie/dienst nog steeds onder het toepassingsgebied van de richtlijn schone voertuigen (tenzij dat om andere redenen niet het geval is).

### Praktisch voorbeeld — vragen 15-18

De volgende voorbeelden illustreren hoe de in de vragen 15 t.e.m. 18 beschreven punten in de praktijk werken:

Geval 1: tijdens de referentieperiode koopt een aanbestedende dienst 10 bussen. Ze tellen alle 10 mee voor het behalen van het minimumstreefcijfer.

Geval 2: tijdens de referentieperiode gunt de aanbestedende dienst een contract voor de exploitatie van zijn busnet aan een entiteit die geen aanbestedende dienst of instantie is als gedefinieerd in de Richtlijnen 2014/24/EU en 2014/25/EU. Volgens het contract zijn daar 10 bussen voor nodig. Ongeacht de vraag of de exploitant nieuwe bussen koopt of bestaande bussen gebruikt, tellen die 10 bussen allemaal mee voor het behalen van het streefcijfer; eventuele vervangingen van bussen tellen niet mee voor het halen van het minimumstreefcijfer en moeten niet worden gemonitord/geregistreerd.

Geval 3: tijdens de referentieperiode gunt de aanbestedende dienst een contract voor de exploitatie van zijn busnet aan een aanbestedende dienst of instantie die onder de eisen van de Richtlijnen 2014/24/EU en 2014/25/EU valt. Volgens het contract zijn daar 10 bussen voor nodig. Ongeacht de vraag of de exploitant nieuwe bussen koopt of bestaande bussen gebruikt, tellen die 10 bussen allemaal mee voor het behalen van het streefcijfer. Indien de tweede aanbestedende instantie of dienst tijdens de referentieperiode bovendien één of meer bussen koopt (bv. een nieuwe bus om één van de voor het dienstcontract gebruikte bussen te vervangen), telt die ook mee voor het halen van het minimumstreefcijfer en moet die dienovereenkomstig worden gerapporteerd. In dit geval wordt de aankoop van de bus door de tweede aanbestedende dienst/instantie meegeteld, ongeacht of ze al dan niet voor de uitvoering van het dienstcontract wordt gebruikt.

Geval 4: tijdens de referentieperiode gunt de aanbestedende dienst een contract voor de exploitatie van zijn busnet aan een aanbestedende dienst of instantie die onder de eisen van de Richtlijnen 2014/24/EU en 2014/25/EU valt. Voor de uitvoering van het dienstcontract zijn 10 bussen nodig, maar het contract valt niet onder deze twee richtlijnen. In dit geval worden er geen voertuigen geregistreerd voor het dienstcontract omdat dit buiten het toepassingsgebied van de richtlijn valt. Indien de tweede aanbestedende instantie of dienst tijdens de referentieperiode echter één of meer bussen koopt (bv. een nieuwe bus om één van de voor het dienstcontract gebruikte bussen te vervangen), telt die ook mee voor het halen van het minimumstreefcijfer en moet die dienovereenkomstig worden gerapporteerd. Ook in dit geval wordt de aankoop van de bus door de tweede aanbestedende dienst/instantie meegeteld, ongeacht of ze al dan niet voor de uitvoering van het dienstcontract wordt gebruikt.

### Vragen betreffende de aanpassing van voertuigen

19. *Overeenkomstig artikel 5, lid 3, van de richtlijn mogen aangepaste voertuigen die voldoen aan de definitie van schoon voertuig en/of emissievrij voertuig voor het behalen van de minimumstreefcijfers worden meegerekend. Hoe moet het aantal aangepaste voertuigen worden opgenomen in de TED-databank en -rapportage?*

Aangepaste voertuigen zullen naar verwachting in de meeste gevallen niet in de TED-databank worden opgenomen — bv. omdat de eigenaar de voertuigen zelf aanpast, of omdat voor de aanpassing een dienstcontract is gesloten dat niet onder de richtlijn valt. De richtlijn biedt lidstaten de mogelijkheid om de aanpassing van voertuigen te gebruiken als kostenefficiënte manier om de doelstellingen te halen, maar in de meeste gevallen zal die optie afzonderlijk moeten worden gerapporteerd, los van de door de Commissie via TED verzamelde informatie.

Overeenkomstig artikel 10, lid 2, van de richtlijn, worden de lidstaten geacht bij de Commissie een verslag in te dienen over de toepassing van deze richtlijn, waarin het aantal en de categorieën voertuigen die onder de relevante contracten vallen worden vermeld, gebaseerd op de door de Commissie via de TED-databank verstrekte gegevens. De naleving van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten wordt in de eerste plaats beoordeeld op basis van dat verslag en niet alleen op basis van de door de Commissie op basis van de TED-databank gegenereerde gegevens.

Indien een beroep wordt gedaan op de aanpassing van voertuigen om aan de aankoopstreefcijfers te voldoen, en die aanpassingen niet in de cijfers in de TED-databank zijn opgenomen, moeten de lidstaten gegevens verzamelen bij de aanbestedende diensten/instanties en in het verslag als bedoeld in artikel 10, lid 2, (voor elke categorie) vermelden hoeveel voertuigen dankzij aanpassingen voldoen aan de definitie van schone en/of emissievrije voertuigen. Hierdoor worden die voertuigen meegenomen bij de beoordeling van de naleving van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten.

20. *Hoe moeten aangepaste voertuigen worden geteld wanneer voertuigen die reeds voor de referentieperiode waren gekocht tijdens de referentieperiode worden aangepast aan de eisen van de definitie van schoon voertuig en als niet-schone voertuigen worden gekocht en vervolgens in de referentieperiode worden aangepast?*

Zowel de aanpassing van voertuigen die voor de aanvang van de referentieperiode werden gekocht als de aanschaf en latere aanpassing tijdens dezelfde referentieperiode mogen worden meegeteld, hoewel de manier waarop dat moet gebeuren en de effectieve impact op de minimumstreefcijfers licht verschillen, zoals blijkt uit de volgende voorbeelden:

#### **Praktisch voorbeeld — vraag 20**

##### Geval 1

Een aanbestedende dienst koopt tijdens de referentieperiode 10 nieuwe dieselmotoren. Voor de berekening van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten, heeft hij 10 voertuigen gekocht maar geen enkel schoon voertuig.

##### Geval 2

Een aanbestedende dienst koopt tijdens de referentieperiode 10 nieuwe elektrische bussen. Voor de berekening van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten heeft hij 10 schone (emissievrije) voertuigen gekocht.

##### Geval 3

Een aanbestedende dienst bezit 10 dieselmotoren die hij voor de inwerkingtreding van de richtlijn heeft aangeschaft. Tijdens de referentieperiode past hij die bussen aan zodat ze volledig elektrisch kunnen rijden. Voor de berekening van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten heeft hij 10 schone (emissievrije) voertuigen gekocht. In die zin heeft dit geval dezelfde impact als geval 2.

##### Geval 4

Een aanbestedende dienst koopt tijdens de referentieperiode 10 nieuwe dieselmotoren en bouwt ze vervolgens tijdens de referentieperiode om tot elektrische bussen. In dit geval worden twee verschillende aankopen geregistreerd: ten eerste de aankoop van 10 niet-schone voertuigen (idem als geval 1), vervolgens de aanschaf (door ombouw) van 10 emissievrije schone voertuigen (idem als geval 3). In totaal wordt dit geteld als de aankoop van 20 voertuigen, waarvan 10 emissievrije en 10 niet-schone voertuigen.

#### **Vragen met betrekking tot het gebruik van de TED-databank**

21. *Hoe zal de TED-databank worden gebruikt om de toepassing van de richtlijn te monitoren? Welke gegevens moeten aanbestedende diensten en instanties op grond van de richtlijn in de TED-databank registreren?*

Voor elke aanbesteding die onder de richtlijn valt, moet de volgende informatie worden verzameld: het totale aantal voertuigen waarop de aanbesteding betrekking heeft; het aantal (van dat totaal) voertuigen dat voldoet aan de definitie van "schoon voertuig" in artikel 4, lid 4, van de richtlijn, en het aantal voertuigen (van het totale aantal) dat voldoet aan de definitie van "emissievrij zwaar bedrijfsvoertuig" overeenkomstig artikel 4, lid 5, van de richtlijn.

Die informatie is bekend op het moment waarop het contract wordt gegund en is vaak reeds verstrekt in een van de tekstvelden van de TED-databank. Aangezien het op dit moment niet verplicht is die informatie te verstrekken, is dat niet altijd het geval. Bij gebrek aan duidelijke eis in die zin wordt deze informatie, voor zover ze in de TED-databank wordt opgenomen, niet altijd in hetzelfde tekstveld vermeld. Op dit moment is het derhalve niet mogelijk die informatie automatisch in de TED-databank op te zoeken; de relevante informatie manueel opzoeken, vergt veel tijd.



Om die redenen worden in de volgende versie van eForms, die wordt ingevoerd bij Uitvoeringsverordening (EU) 2019/1780 <sup>(1)</sup> tot vaststelling van standaardformulieren voor de bekendmaking van aankondigingen op het gebied van overheidsopdrachten voor alle contracten met een CPV-code (gemeenschappelijke woordenlijst overheidsopdrachten) die relevant is voor de richtlijn, de volgende drie velden toegevoegd:

- BT-715 Voertuigen: het totale aantal voertuigen (schoon of niet) dat binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/33/EG valt. Deze voertuigen zijn ofwel gekocht, geleased, gehuurd of in huurkoop aangeschaft, of het gebruik ervan is contractueel vastgelegd voor het leveren van een ingekochte dienst die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/33/EG valt.
- BT-716 Voertuigen: het aantal schone voertuigen, zoals omschreven in Richtlijn 2009/33/EG en vallend binnen het toepassingsgebied van die richtlijn. Deze voertuigen zijn ofwel gekocht, geleased, gehuurd of in huurkoop aangeschaft, of het gebruik ervan is contractueel vastgelegd voor het leveren van een ingekochte dienst die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/33/EG valt.
- BT-725 Voertuigen: het aantal emissievrije zware bedrijfsvoertuigen, zoals omschreven in Richtlijn 2009/33/EG en vallend binnen het toepassingsgebied van die richtlijn. Deze voertuigen zijn ofwel gekocht, geleased, gehuurd of in huurkoop aangeschaft, of het gebruik ervan is contractueel vastgelegd voor het leveren van een ingekochte dienst die binnen het toepassingsgebied van Richtlijn 2009/33/EG valt.

Zodra de nieuwe formulieren beschikbaar zijn, zullen het aantal wegvoertuigen en het aantal schone en emissievrije wegvoertuigen automatisch kunnen worden opgevraagd. Dit zal het eenvoudiger maken om de bestellingen van alle lidstaten te registreren en te monitoren. De Commissie zal die informatie verzamelen en publiceren op haar website.

De bovengenoemde velden (BT-715, BT-716 en BT-725), die voor de monitoring via eForms worden gebruikt, zijn facultatief. Indien lidstaten het mogelijk willen maken de toepassing van de richtlijn via de TED-databank te monitoren, wordt aanbevolen op nationaal niveau de verplichting op te leggen om die velden in te vullen. Indien die velden in een bepaalde lidstaat niet worden gebruikt, moet er op nationaal niveau een of andere vorm van monitoring en rapportage worden ingevoerd.

22. *De lidstaten moeten de nodige wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen in werking doen treden om vóór 2 augustus 2021 aan Richtlijn 2019/1161 te voldoen. De nieuwe eForms met de specifieke velden in de TED-databank zal echter pas vanaf 14 november 2022 beschikbaar zijn. Hoe wordt de vooruitgang in afwachting daarvan gemonitord?*

Dankzij de nieuwe specifieke velden (aantal voertuigen, aantal schone voertuigen en aantal emissievrije voertuigen) in de nieuwe eForms zal het mogelijk zijn die informatie automatisch op te vragen via de TED-databank. Voor de periode tussen het einde van de omzettingstermijn (2 augustus 2021) en de uitrol van de nieuwe eForms voor de TED-databank, kan de informatie over het aantal voertuigen, aantal schone voertuigen en aantal emissievrije voertuigen onder elk contract worden ingevoerd in tekstveld II.2.14 "Aanvullende informatie". De lidstaten worden aangemoedigd bij de omzetting en toepassing van de richtlijn te specificeren dat dit vrije tekstveld moet worden gebruikt om de informatieverzameling te faciliteren.

23. *Bij de in de TED-databank gepubliceerde aankondigingen van gegunde opdrachten kan er een probleem ontstaan als een contract voertuigen van verschillende categorieën omvat, waarvoor verschillende percentages gelden (bv. bussen en auto's). Hoe moet de aanbestedende dienst/instantie de aankoop rapporteren?*

Op basis van de huidige ervaring, verwachten we dat dit probleem slechts bij een beperkt aantal contracten zal optreden. In het algemeen moeten aanbestedende diensten en instanties worden aangemoedigd, indien mogelijk, voor verschillende categorieën voertuigen verschillende percelen te gebruiken.

In gevallen waarin in een aankondiging van een gegunde opdracht verschillende voertuigcategorieën moeten worden vermeld, bevelen we het volgende aan:

- vermeld de CPV-codes voor beide voertuigcategorieën; kies als belangrijkste CPV-code de code van de categorie met het grootste aantal voertuigen onder het contract en de codes voor andere voertuigcategorieën als secundaire CPV-codes (bv. als de aankondiging betrekking heeft op 10 bussen en 5 bestelwagens, is de CPV-code voor bussen de belangrijkste CPV-code en die voor bestelwagens een secundaire CPV-code).
- Vermeld in het specifieke veld het aantal voertuigen van de grootste categorie die onder het contract valt (bv. als de aankondiging betrekking heeft op 10 bussen en 5 bestelwagens, vermeld dan alleen de 10 bussen).
- Vermeld het aantal andere voertuigen in veld II.2.14 "Aanvullende informatie".

<sup>(1)</sup> PB L 272 van 25.10.2019, blz. 7.

24. *Wat gebeurt er als een aanbestedende instantie of dienst de eForms van de TED-databank gebruikt voor contracten die niet onder de richtlijn vallen, bv. omdat ze onder de minimumdrempels vallen of omdat de aangeschafte voertuigen vrijgesteld zijn van de toepassing van de richtlijn? Hoe kunnen we vermijden dat de voertuigen die onder die contracten vallen worden meegeteld voor het behalen van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten in het kader van de richtlijn, terwijl ze niet onder de richtlijn vallen?*

Indien een eForm wordt gebruikt voor een contract dat niet onder de richtlijn valt (bv. omdat de waarde van dat contract onder de drempel ligt), moeten de specifieke velden (aantal aangeschafte voertuigen die onder de richtlijn vallen, aantal schone voertuigen en aantal emissievrije voertuigen) hetzij blanco blijven worden ingevuld als "0", zodat het overeenkomstige aantal voertuigen niet zal worden meegeteld bij het opvragen van de cijfers uit de TED-databank.

25. *Op grond van artikel 3, lid 1, onder b), mogen de lidstaten een minimumdrempel vaststellen voor openbare dienstcontracten, die gelijk kan zijn aan of lager kan liggen dan de in artikel 5, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1370/2007 vastgestelde drempel. Hoe kunnen deze contracten in de TED-databank worden gemonitord als een lidstaat een lagere drempel vaststelt?*

Indien een lidstaat besluit een lagere drempel te hanteren, moet het in principe mogelijk zijn openbare dienstcontracten met een kleinere waarde dan de in artikel 5, lid 4, van Verordening (EG) nr. 1370/2007 bedoelde drempel in de TED-databank te registreren.

Indien een bepaald contract op grond van de nationale regelgeving reeds in de TED-databank moet worden opgenomen, kan het aantal voertuigen gemakkelijk zonder extra administratieve last in het relevante eForm worden ingevoerd.

Indien een contract op dit moment niet moet worden gerapporteerd, zijn er verschillende rapportageopties mogelijk, die allemaal een zekere administratieve last meebrengen:

- De lidstaten kunnen verplichten het contract in de TED-databank op te nemen.
- Als alternatief kunnen de lidstaten aanbestedende diensten en instanties verplichten het aantal wegvoertuigen (en schone en emissievrije voertuigen) onder die contracten op nationaal niveau te rapporteren. De lidstaten kunnen die cijfers dan in de nationale rapporten opnemen zonder de TED-databank te gebruiken. De behoefte aan een parallelle rapportage voor het aantal voertuigen onder deze relatief kleine contracten zou ook tot een zekere extra administratieve last leiden.

We moedigen de lidstaten aan de voor- en nadelen van deze opties af te wegen wanneer ze hierover in het kader van de omzetting van de richtlijn een beslissing nemen.

### **Vragen betreffende aanbestedingen die voor het einde van de omzettingstermijn zijn gestart**

26. *Vallen lopende openbare dienstcontracten die voor 2 augustus 2021 zijn ondertekend onder de richtlijn? Hoe moet de vervanging van voertuigen in het kader van die contracten worden behandeld?*

De richtlijn is niet van toepassing op raamcontracten of openbare dienstcontracten voor openbaar vervoer die zijn gesloten voor 2 augustus 2021. Voorts, zoals toegelicht in verband met vraag 13, is het aantal voertuigen dat moet worden meegeteld voor het behalen van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten, ook als het dienstcontract niet onder de richtlijn valt, het aantal voertuigen dat nodig is om de dienst te verzekeren en niet het aantal voertuigen dat tijdens de looptijd van het contract zou kunnen worden vervangen.

Zoals echter nader toegelicht in verband met vraag 14, is een dienstaanbieder die zelf een aanbestedende dienst of instantie is die onder de Richtlijnen 2014/24/EU of 2014/25/EU valt, niettemin verplicht de aankoop van de voertuigen te rapporteren.

**Praktische voorbeelden — vragen 17, 18 en 26**

Geval 1: Een aanbestedende dienst heeft vóór 2 augustus 2021 een contract voor de exploitatie van zijn busnet gegund aan een entiteit die geen aanbestedende dienst of instantie is als gedefinieerd in de Richtlijnen 2014/24/EU en 2014/25/EU. Het dienstcontract valt buiten het toepassingsgebied van de richtlijn en wordt niet meegeteld voor de streefcijfers voor overheidsopdrachten. De bussen die in het contract zijn opgenomen tellen niet mee voor het streefcijfer; ook eventuele vervangingen van bussen worden niet meegeteld en moeten niet worden gemonitord/geregistreerd.

Geval 2: Een aanbestedende dienst heeft vóór 2 augustus 2021 een contract voor de exploitatie van zijn busnet gegund aan een openbaarvervoeragentschap dat zelf ook een aanbestedende dienst of instantie is waarop de eisen van de Richtlijnen 2014/24/EU en 2014/25/EU van toepassing zijn. Het dienstcontract valt buiten het toepassingsgebied van de richtlijn en wordt niet meegeteld voor de streefcijfers voor overheidsopdrachten. De aanschaf van bussen door het openbaarvervoeragentschap valt echter onder de richtlijn. Indien het agentschap tijdens de referentieperiode echter één of meer bussen die voor de uitvoering van de dienst worden gebruikt vervangt, telt die aankoop mee voor het behalen van het minimumstreefcijfer voor overheidsopdrachten en moet hij dienovereenkomstig worden gerapporteerd (in dit geval telt de aankoop van de bus mee, ongeacht of hij al dan niet voor het dienstcontract wordt gebruikt).

**Vragen betreffende de toepassing van de richtlijn op raamovereenkomsten en dynamische aankoopssystemen**

27. *Hoe worden de eisen van de richtlijn toegepast op aanbestedingen in het kader van een dynamisch aankoopstelsel of raamovereenkomsten?*

De richtlijn is van toepassing op individuele contracten die zijn gegund in het kader van een raamovereenkomst of een dynamisch aankoopstelsel. Voor de richtlijn moet, overeenkomstig artikel 5, lid 2, rekening worden gehouden met de aankondigingen van de gunning van individuele contracten. Die contracten kunnen als volgt worden gerapporteerd:

- Voor dynamische aankoopssystemen dienen aanbestedende diensten overeenkomstig artikel 50, lid 3, van Richtlijn 2024/24/EU “binnen 30 dagen na de gunning van iedere opdracht op basis van een dynamisch aankoopstelsel een aankondiging van de gegunde opdrachten te versturen. Deze aankondigingen kunnen echter per kwartaal worden gebundeld. In dat geval worden de gebundelde aankondigingen binnen 30 dagen na het einde van elk kwartaal toegezonden”.
- Voor individuele contracten binnen een raamovereenkomst, is in het eForms Policy Implementation Handbook uitgelegd hoe eForms moet worden gebruikt. Zie met name het volgende uittreksel uit dat handboek:

“eForms kan worden gebruikt voor de publicatie, per kwartaal, van aankondigingen van de gunning van individuele contracten als onderdeel van een raamovereenkomst (met verwijzing in de aankondiging naar de raamovereenkomst), hetgeen niet vereist is door de richtlijnen inzake overheidsopdrachten \*. Deze verplichting kan verder worden gespecificeerd naargelang het type raamovereenkomst: bv. voor alle raamovereenkomsten of alleen voor raamovereenkomsten met meerdere economische actoren.

De publicatie van aankondigingen van individuele contracten als onderdeel van raamovereenkomsten is nodig om de transparantie te waarborgen over de reële bedragen belastinggeld die worden uitgegeven en, in het geval van contracten met meerdere economische actoren, om voor aanvullende transparantie te zorgen over welke partij het geld uiteindelijk ontvangt. (Bovendien is dit nodig om de aankoop van voertuigen in het kader van de richtlijn schone voertuigen nauwkeurig te kunnen kwantificeren).

\* Dit gebeurt in eForms door de publicatie van de aankondiging van de gunning van een contract met meerdere opdrachten (BG-320) en contracten (BG-310).”

28. *Is de richtlijn van toepassing op een aanbesteding in het kader van voordien gesloten overeengekomen dynamische aankoopssystemen of raamovereenkomsten, als de richtlijn in werking treedt tijdens de looptijd van die systemen of contracten?*

Nee, overeenkomstig artikel 3, lid 1, van de richtlijn, is die alleen van toepassing op contracten waarvoor de oproep tot mededinging na 2 augustus 2021 is gepubliceerd. Een dynamisch aankoopstelsel of een raamovereenkomst waarvoor de oproep tot mededinging voor die datum is verstuurd, valt niet onder de richtlijn, hoewel individuele contracten op basis van dat dynamisch aankoopstelsel na die datum kunnen worden gegund. Zie ook vraag 7.

29. *Voor welke periode moeten de betrokken voertuigen worden meegeteld als een raamovereenkomst of een dynamisch aankoopstelsel in de eerste referentieperiode wordt ingevoerd maar individuele contracten tijdens de tweede periode worden gegund?*

Overeenkomstig artikel 5, lid 2, van de richtlijn is de gunningsdatum van het contract bepalend. In het geval van raamovereenkomsten of dynamische aankoopssystemen is dit de gunningsdatum van de individuele contracten. In het geval van individuele contracten die tijdens de tweede referentieperiode worden gegund als onderdeel van een raamovereenkomst of dynamisch aankoopstelsel dat tijdens de eerste referentieperiode is overeengekomen, worden de voertuigen meegeteld voor de tweede referentieperiode.

Zie ook vraag 7.

### **Vragen betreffende aankopen door aanbestedende diensten uit verschillende lidstaten**

30. *Hoe moet de gezamenlijke aankoop in de TED-databank worden ingevoerd in geval van een gezamenlijke aanbesteding door aanbestedende instanties/diensten uit verschillende lidstaten — bv. als een Europese groepering voor territoriale samenwerking namens haar leden uit verschillende lidstaten een gezamenlijke aanbesteding uitschrijft voor de aanschaf van schone bussen? Hoe moet dit in de TED-databank worden ingevoerd om te waarborgen dat de voertuigen voor het halen van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten correct aan de betrokken lidstaten worden toegewezen?*

Gezamenlijke aanbestedingen zoals hierboven beschreven worden in de TED-databank geregistreerd als één record, waardoor de overeenkomstige voertuigen automatisch worden toebedeeld aan de lidstaat waar de leidende aanbestedende dienst/instantie is gevestigd. Om ervoor te zorgen dat de voertuigen voor de toetsing van de minimumstreefcijfers voor overheidsopdrachten correct worden verdeeld over de betrokken lidstaten, moet de verdeling van voertuigen, schone voertuigen en emissievrije voertuigen over de lidstaten worden ingevoerd in veld II.2.14 "Aanvullende informatie". De diensten van de Commissie zullen de telling van die voertuigen in het systeem dan manueel corrigeren om ervoor te zorgen dat ze overeenstemt met de feitelijke verdeling over de betrokken lidstaten.