

Aan het ministerie van Infrastructuur en Waterstaat

Hierbij de reactie van de politie, Dienst Verwerving, op de internetconsultatie die ziet op de Regeling ter bevordering van schone wegvoertuigen ter ondersteuning van emissiearme mobiliteit. De reactie is aan de hand van de gestelde vragen opgemaakt.

1. In hoeverre ziet u belemmeringen voor het uitvoeren van de opgestelde regeling? Kunt u meer vertellen over wat voor belemmeringen u mogelijk ziet?

#### Reactie Politie

##### a) Dynamisch Aankoop Systeem (DAS)/raamovereenkomsten en EU CVD

Op basis van onderstaande onderbouwing is de Politie van opvatting dat overeenkomsten die na de invoering van de CVD zijn afgesloten en onderdeel zijn van een DAS of raamovereenkomst die voor invoering van de CVD is opgezet, wél mee zouden moeten tellen onder de CVD.

- Technisch gezien is een DAS nog geen overeenkomst met een leverancier. Het DAS is een systeem dat een aanbestedende dienst instelt en waar marktpartijen zich voor kunnen aanmelden. Na de start van een DAS is er pas sprake van oproepen tot mededinging (het DAS zelf is geen oproep tot mededinging) op grond waarvan contracten gesloten kunnen worden. Dit is precies wat is opgenomen in artikel 3 lid 1 van de richtlijn, hieronder opgenomen. Hieruit volgt dat de procedures voor het plaatsen van de opdrachten onder een DAS die na de datum van 2 augustus 2021 worden uitgezet onder de richtlijn vallen en opdrachten die voor die datum zijn uitgezet er niet onder vallen.

*Artikel 3 lid 1*

*(.....)*

*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.*

- Dit volgt eveneens uit vraag 28\* en het antwoord daarop uit de mededelingen, zie ook hieronder vermeld. Een oproep tot mededinging die we binnen het DAS voor 2 augustus 2021 uitzetten valt er niet onder, ook al kan het zijn dat de opdracht pas na 2 augustus wordt gegund. Echter, op het moment dat we zowel een oproep tot mededinging na 2 augustus 2021 uitzetten binnen het DAS als daaropvolgende een contract sluiten na die datum, valt dit wel onder de richtlijn. De richtlijn sluit dus niet het hele systeem van de DAS uit, maar alleen de oproepen tot mededinging die we onder het DAS doen voor 2 augustus 2021.

*Vraag 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.*

- In vraag 27\* lijkt de volgende tekst er juist op te duiden dat een DAS (en raamovereenkomst) wél tellen:

*Vraag 27. 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.*

- In vraag 29\* wordt aangegeven dat, in het geval een raamovereenkomst of een dynamisch aankoopstelsel in de eerste referentieperiode wordt ingevoerd, maar individuele contracten tijdens de tweede periode worden gegund, dat voertuigen dan wél in de tweede referentieperiode worden meegeteld. Voor een gelijke uitwerking van de overgangperiode van voor invoering CVD naar de eerste referentieperiode moet, ons inziens, dan hetzelfde gelden. Ofwel: in het geval een raamovereenkomst of een dynamisch aankoopstelsel voor aanvang CVD wordt ingevoerd, maar individuele contracten tijdens de eerste referentieperiode worden gegund, tellen voertuigen wél mee in de eerste referentieperiode.

\*Bron: 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), d.d. 22.10.2020

##### b) Uitzonderingen EU CVD

De Politie kan instemmen met de bepaling dat de volgende voertuigen worden uitgezonderd bij omzetting CVD in nationale wetgeving: 'voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor exclusief gebruik door de strijdkrachten, voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd om hoofdzakelijk op bouwplaatsen, in steengroeven, in

havens of op luchthavens te worden gebruikt, voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd of aangepast voor gebruik door de burgerbescherming, de brandweer en de ordehandhavingdiensten, gepantserde voertuigen, ambulances, lijkwagens, gehandicaptenvervoer, en mobiele kranen.

Echter de bepaling dat 'Wanneer er sprake is van een aanpassing van het voertuig, gaat het om voertuigen die worden aangeschaft en aangepast binnen één aanbesteding' stuit voor de Politie op problemen.

De aanschaf van niet turnkey voertuigen ten behoeve van de Politie doorlopen twee aanbestedingstrajecten:

1. Aanbesteding van de casco voertuigen via een daartoe ingestelde DAS
2. Aanbesteding op- en inbouw om het casco voertuig aan te passen voor de werkzaamheden van Politie waar het voertuig voor wordt ingezet (bijvoorbeeld: recherchewerkzaamheden).

Deze bepaling zou de Politie graag aangepast zien om te voorkomen dat de wijze van aanbesteden bepaalt of de resultaten ten aanzien van de geformuleerde doelstelling in het CVD worden gehaald. Hierbij zou het proces van separate aanbesteding van op- en inbouw voor voertuigen voor de ordehandhavingdiensten ook gefaciliteerd moeten worden in de EU CVD.

#### c) Deelauto's

Wat is de rekenmethode als we in plaats van voertuigen, de mobiliteitsvraag als dienst gaan inkopen? Oftewel hoe wordt het percentage voor de EU CVD bepaald als de Politie eigen brandstof voertuigen inruilt voor een dienst waar elektrische voertuigen als deelauto worden aangeboden? Hierbij betalen we niet per auto, maar enkel voor het gebruik.

2. Wat vindt u van het voornemen van het kabinet om op termijn de ambities van de richtlijn verder op te hogen, zodat deze meer in lijn ligt met de doelen uit het Klimaatakkoord?

#### Reactie Politie

Op basis van de huidige opgave is een ophoging van de ambitie op korte termijn niet realistisch. De termijn is namelijk bepalend om een zorgvuldige afweging te kunnen maken of de ambities opgehoogd kunnen worden. Op dit moment is het tempo waarin elektrificatie van het wagenpark gerealiseerd kan worden grotendeels afhankelijk van drie factoren:

- beschikbaarheid van elektrische voertuigen in de markt
- de aanleg van laadinfrastructuur
- het beschikbare budget.

Indien de voortgang op deze externe factoren, mede omdat de Politie daar slechts beperkte invloed op heeft, achterblijft, is verdere fasering bij het realiseren van de ambities noodzakelijk.

3. Acht u het percentage van 38,5% voldoende, of acht u het inbouwen van een beperkte marge als landelijke basisregel voor lichte voertuigen (ons voorstel is 42%) verstandig om het doelbereik op nationaal niveau veilig te stellen? Bij een gemiddelde omvang van enkele tientallen voertuigen komt een dergelijke marge neer op een zeer beperkte extra inzet van de aanbestedende dienst, maar borgt wel op landelijk niveau dat het bereiken van de doelstelling minder gauw onder druk komt te staan.

#### Reactie Politie

Het percentage van 38,5% is voldoende en vraagt al de nodige inspanningen en financiële middelen om dit eind 2025 te kunnen bereiken. De genoemde factoren in het antwoord op vraag 2 zijn in brede zin van invloed op het bereiken van deze doelstelling. Diversificatie in type voertuigen maakt de opgave meer complex en heeft een beperkte invloed op het realiseren van de doelstelling van de CVD omdat zwaardere voertuigen door de bank genomen meer CO<sub>2</sub> uitstoten.