

Motorvoertuigen

SCOPE

Motorvoertuigen omvat de aankoop, huur, leasing van alle soorten gemotoriseerde voertuigen.

Relevante CPV-code: 341XXXXX-X

RISICO'S

MENSENRECHTEN: HOOG RISICO

Bij de productie van motorvoertuigen wordt een breed gamma aan metalen (bv. staal, aluminium, koper) en materialen (bv. leder, kunststoffen, rubber) gebruikt. Bij de ontginning en verwerking van deze grondstoffen kunnen heel wat risico's ontstaan. Courante voorbeelden zijn de gevaarlijke werkomstandigheden in de mijnbouw en bij de verwerking van zware metalen. Voor de productie van elektrische wagens (en met name de batterijen) zijn bovendien veel meer metalen nodig, waarvan er een aantal gepaard gaan met specifieke risico's. Een typevoorbeeld is kinderarbeid bij de artisanale winning van kobalt. De productie van componenten vindt grotendeels plaats buiten Europa, met name in Aziatische landen waar een hoger risico op schendingen van arbeidsrechten bestaat (dwangarbeid, kinderarbeid, mensenhandel, een onveilige werkomgeving en een gebrek aan vrijheid tot vereniging). Ook in fabrieken die verantwoordelijk zijn voor de assemblage van voertuigen bestaan risico's, bv op het vlak van vakbondsvrijheid. Dit is niet enkel het geval in Azië, maar ook in Oost en Centraal-Europa. Verder kunnen mijnbouwprojecten, metaalverwerkende en chemische nijverheid alsook recyclage en verwerking van oude voertuigen het leefmilieu van omwonenden vervuilen.

MILIEU: HEEL HOOG RISICO

Mijnbouwprojecten hebben een belangrijke milieu-impact, onder meer door vervuiling van waterbekkens en rivieren, luchtvervuiling, bodemerosie, bodemvervuiling, en negatieve gevolgen voor de biodiversiteit. Deze impact is zeer uitgesproken bij grootschalige 'open-pit' mijnen, zoals die voor koper en bauxiet (aluminium). Schadelijke stoffen zoals solventen, verf en zware metalen, die water en bodem vervuilen komen veelvuldig voor doorheen het productieproces. De industrie heeft daarnaast een hoog waterverbruik en autobanden zijn een van de belangrijkste oorzaken van vervuiling met microplastics.
Er is ook sprake van de uitstoot van schadelijke stoffen, zoals dioxine en stikstof, die via zure regen weer op het land terecht kunnen komen. De uitstoot van verbrandingsmotoren heeft een verregaande impact op de luchtkwaliteit. Doorheen de waardeketen van voertuigen is er een aanzienlijke uitstoot van GHG, hoewel deze per kilogram relatief lager is dan in veel andere sectoren. De voornaamste uitstoot vindt plaats in de metaalverwerkende industrie. De uitstoot voor de productie van elektrische voertuigen is 30-

Alle rechten voorbehouden – BOSA/FIDO/KU Leuven (HIVA)

50% hoger dan die van voertuigen met verbrandingsmotoren, maar dit zou gecompenseerd kunnen worden in de gebruiksfase, mits schone energie wordt gebruikt.

MARKTMATURITEIT

CIRCULARITEIT: HOOG

Voor motorvoertuigen is de tweedehands en recyclagemarkt vrij matuur. Voor afgedankte auto's zijn er vrij veel opportuniteiten om de 'afgedankte' materialen zo goed mogelijk te benutten: 97% van het gewicht aan ingeleverde afgedankte voertuigen wordt nuttig toegepast, waarvan 69% wordt gerecycleerd, 24% hergebruikt en 4% wordt gevaloriseerd als energie (verbranding met energieterugwinning). Daarnaast is het natuurlijk van belang dat de impact van het gebruik zo veel mogelijk kan worden teruggedrongen. Dat kan door te investeren in elektrisch rijden. Op dit vlak is de markt al redelijk matuur. Bij de productie van elektrische auto's (voornamelijk de batterijen) is er redelijk wat impact op het milieu. Afgedankte batterijen van elektrische wagens zijn echter wel geschikt om een tweede leven te leiden van tien tot twintig jaar. Ze kunnen bijvoorbeeld dienen als thuisbatterijen. Nog duurzamer zou zijn om voertuigen te gebruiken via (auto)deelsystemen of door intern te poelen of gebruik te maken van openbaar vervoer. De categorie "motorvoertuigen" is echter breder dan enkel auto's. Maar ook voor andere soort voertuigen dan auto's geldt het bovenstaande grotendeels: voor voertuigen in verschillende vormen en maten zijn de mogelijkheden om te kiezen voor elektrisch rijden in de afgelopen jaren flink gegroeid en toegankelijker geworden, zoals bijvoorbeeld vrachtwagens. Tenslotte is er een toenemende aandacht voor recycleerbaarheid van gebruikte materialen en 'design for dissasembly' bij het ontwerp van nieuwe voertuigen.

SOCIALE ECONOMIE: LAAG

De autoindustrie maakt weinig gebruik van maatwerk, robotica neemt steeds meer taken binnen de sector over. Garages spelen een centrale rol bij het aankopen van voertuigen, en gebeuren niet rechtstreeks bij de fabrikanten, die zich vaak in derde landen bevinden. De impact op sociale economie via aanbestedingen is hierdoor laag.

DUURZAME TOELEVERINGSKETENS: GEMIDDELD

Als een gevolg van toenemende druk vanuit de wetgever, de markt, en investeerders, is de sector de laatste jaren steeds alerter geworden voor risico's doorheen de keten.

- **Individuele bedrijven** beschikken steeds vaker over een beleid inzake verantwoord ondernemen of duurzaam aankopen. Ze werken in toenemende maten in partnerschappen en collaboraties met o.a. complementaire bedrijven uit andere industrieën om samen een duurzamer transportsysteem te creëeren, bijvoorbeeld **EIT InnoEnergy**. Bedrijven richten daarnaast kleinere samenwerkingen op met één of twee andere bedrijven (bijvoorbeeld tussen Volvo en Samsung SDI) Nationale due diligence wetgeving versnelt en stimuleert duurzaamheidsinspanning van individuele autofabrikanten (bijvoorbeeld due diligence wetgeving in Duitsland).
- Bedrijven doen ook steeds vaker beroep op **digitale platformen,** als Ecovadis, Prewave, Assent, Moody's en Integrity Next om zowel hun eigen duurzaamheidsperformantie als die van leveranciers te monitoren. Hoewel digitale platformen reageren op een reële nood in de markt, worden ze vaak gekenmerkt door een gebrek aan transparantie, en gaan ze gepaard met een reële kost.
- Naast individuele acties zien we ook steeds meer actie op sectorniveau. Het **Accelerate Initiative** is opgestart door vier bedrijven die actief zijn in de auto-, voertuig- en mobiliteitssector: General Motors,

Alle rechten voorbehouden – BOSA/FIDO/KU Leuven (HIVA)

John Deere, Stellantis en Tenneco EcoVadis. Het doel van dit initiatief is om de vermindering van koolstofuitstoot in de toeleveringsketen van auto's, voertuigen en mobiliteit te versnellen. Tegelijkertijd streven ze ernaar om actie te ondernemen op verschillende sociale, ethische en milieukwesties, waaronder arbeidsrechten, mensenrechten en met name kinderarbeid. **Drive Sustainability** is een samenwerking tussen 16 autobedrijven met als doel duurzaamheid doorheen de toeleveringsketen van de autoindustrie te bevorderen, door middel van informatiedelen en het ontwerpen van gemeenschappelijke tools. Sociale, ethische en milieukwesties zijn van belang binnen dit partnerschap. **Responsible Business Alliance** is een NGO die sinds 2017 naast bedrijven in elektronica, ook samenwerkingen aangaat met andere bedrijven afkomstig uit een brede waaier aan industrieën. De samenwerking heeft tot doel om zoals Drive Sustainability, sociale, ethische en milieuaspecten aan te pakken in toeleveringsketens aan de hand van tools en een code of conduct.

- Binnen de autoindustrie zijn er verschillende duurzaamheids labels. **Blauer Engel** is een Duits ecolabel dat milieuvriendelijke producten en diensten, waaronder voertuigen omvat. **Carbon Trust Standard for Zero Waste to Landfill** voorziet een certificering indien bedrijven actief hun afval proberen te verminderen en streven naar een zero landfill. De website **ecoscore** is een Belgisch initiatief dat toelaat om de ecologische voetafdruk van elke binnen Europa beschikbare wagen te berekenen. **Green Car of the Year** is geen officieel label maar een jaarlijkse benoeming van voertuigen die de beste milieu-en energiepresetaties kunnen voorleggen. Andere certificatiesystemen zoals PlanetMark die bedrijven certificeren op basis van hun CO2-voetafdruk. Keurmerken met een focus op sociale aspecten komen in mindere maten voor en zijn vaak niet alleen toegespitst op de autoindustrie. Het **IQNet SR10** is een internationaal social responsibility mananagement systeem en standaard.Gecertificeerde bedrijven zijn te erkenen aan het AENOR (IQNet SR10 label).

VERDUURZAMING VAN HET AANKOOPBELEID

In deze sectie worden een aantal pistes voorgesteld om te komen tot een duurzamere aankooppraktijk. Deze lijst is niet exhaustief. Bij de selectiecriteria, technische specificaties, gunningscriteria en uitvoeringsvoorwaarden beperken we ons tot een aantal (courante) voorbeelden. Voor bijkomende inspiratie kunnen we u verwijzen naar de volgende bronnen:

- ✓ EU Green Public Procurement Criteria voor wegtransport (https://circabc.europa.eu/ui/group/44278090-3fae-4515-bcc2-44fd57c1d0d1/library/b7a6cda6-f52a-4b86-9cea-3e6ddb69be8e/details)
- ✓ De MVI-criteriatool.

Inbedding in mobiliteitsbeleid: Het maximaliseren van duurzame effecten, het minimaliseren van reboundeffecten en het creëren van schaalvoordelen als gevolg van de verwerving van motorvoertuigen is enkel zinvol binnen het bredere mobiliteitsbeleid van de overheidsorganisatie worden. De aanschaf (aankoop of leasing) van wagens voor dienstverplaatsingen heeft zo ook een plaats binnen een breder lange termijnkader van verplaatsingen met vliegtuig, trein en fiets van de dienst. De dienst dient dus te bekijken welke plaats er voor haar (duurzamer) wagenpark zal zijn binnen dit breder mobiliteitsperspectief.

FEDERALE REGELGEVING

De vereisten met betrekking tot de verwerving van (milieuvriendelijke) wagens op nationaal niveau zijn vastgelegd in de Wet van 18 mei 2022 tot wijziging van de wet van 17 juni 2016 inzake overheidsopdrachten en de wet van 17 juni 2016 betreffende de concessieovereenkomsten. Deze wet

Alle rechten voorbehouden – BOSA/FIDO/KU Leuven (HIVA)

regelt de omzetting van richtlijn 2019/1161/EU 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 (Clean Vehicle Directive).

Voor het federale niveau werd het aankoopbeleid inzake de verwerving van (milieuvriendelijke) wagens veder verfijnd in Omzendbrief 307septies. – Verwerving (aankoop, huurkoop, huur en lease) van schone (emissie loze) voertuigen die ingeschreven zijn in België. Deze omzendbrief vermeldt onder art. 2.2.: “De ambities van de federale Regering voor zijn eigen wagenpark zijn strenger dan de doelstellingen geformuleerd in het Regeerakkoord en deze uit de Clean Vehicle Directive. De federale Regering wil op deze manier het “goede voorbeeld” geven door sneller de transitie te maken naar een duurzaam wagenpark. Meer informatie over deze teksten is te vinden op de website van Gids voor duurzame aankopen.

GEBRUIK VAN CERFICATEN EN KEURMERKEN

Aanvullend op de bepaling uit Omzendbrief 307septies wordt hieronder verwezen naar bijkomende mogelijkheden om rekening te houden met duurzame aspecten voor de verwerving van wagens.

Keurmerken en labels kunnen geïntegreerd worden in eisen, of kunnen als bewijs dienen dat voldaan wordt aan bepaalde eisen. Dit op voorwaarde dat andere, gelijkwaardige keurmerken en bewijsmiddelen worden aanvaard, en dat de keurmerkeisen betrekking hebben op criteria die verband houden met het voorwerp van de opdracht. Verwijzingen naar keurmerken en labels kunnen zowel opgenomen worden in de technische specificaties als in de gunningscriteria en de uitvoeringsvoorwaarden.

De kwaliteit en effectiviteit van keurmerken en labels is een onderwerp van debat. Studies wijzen op grote kwaliteitsverschillen tussen verschillende initiatieven, en geven aan dat veelal bijkomende acties nodig zijn om risico’s te beperken, zeker bij de monitoring van mensenrechten (zie ook box in het begin van de sectie ‘Mensenrechten: een slimme mix van criteria en clausules’). Bekende keurmerken voor deze producten zijn:

- Blauer Engel
- Carbon trust Standard for Zero Waste to Landfill
- Green Car Journal’s Green Car of the Year
- IQNet SR10

Gecertifieerde producten

- ***Als technische specificatie**: De aangeleverde producten dienen op het moment van levering cumulatief te voldoen aan de eisen van één of meerdere keurmerken [zie lijst keurmerken].*
- ***Als gunningscriterium**: Offertes die producten omvatten die cumulatief voldoen aan de eisen van één of meerdere keurmerken [zie lijst keurmerken] worden hoger gewaardeerd. De leverancier wordt geacht om een volledige lijst aan te leveren van de gecertifieerde producten die ze van plan zijn om te leveren als onderdeel van het contract.*
- ***Als uitvoeringsvoorwaarde**: De aangeleverde producten dienen op het moment van levering, of binnen de zes maanden na de levering, cumulatief te voldoen aan de eisen van één of meerdere keurmerken [zie lijst keurmerken].*

Alle rechten voorbehouden – BOSA/FIDO/KU Leuven (HIVA)

MILIEU: TECHNISCHE SPECIFICATIES

Onder technische specificaties worden kenmerken of eigenschappen beschreven waaraan het product of de dienst dient te voldoen. Bij technische specificaties kan gebruik gemaakt worden van normen of keurmerken, hetzij voor de specificaties, of als bewijs dat aan die specificaties voldaan is.

Voor de milieutechnische specificaties wordt verwezen naar de bepalingen in Omzendbrief 307septies.

MILIEU: GUNNINGSCRITERIA

Gunningscriteria kunnen gebruikt worden om innovatie op het vlak van duurzaamheid aan te moedigen. De wetgeving inzake overheidsopdrachten biedt heel wat opportuniteiten om naast prijs ook kwaliteitscriteria (waaronder duurzaamheid) mee te nemen bij de gunning. Een belangrijke voorwaarde is dat gunningscriteria steeds gelinkt moeten zijn met het voorwerp van de opdracht.

Voor de gunningscriteria wordt verwezen naar de bepalingen in Omzendbrief 307septies.

MENSENRECHTEN

Van vrijwillige standaarden naar een procesgerichte aanpak

In deze fiche worden verschillende instrumenten besproken om aan de slag te gaan met mensenrechten. Tot op heden was de standaardpraktijk het gebruik van vrijwillige standaarden, gecontroleerd via sociale audits, en al dan niet gekoppeld aan een certificaat. Deze vrijwillige aanpak wordt steeds vaker bekritiseerd, en we zien een evolutie richting een procesgerichte aanpak gebaseerd op ‘due diligence’: een set van processen waarover bedrijven dienen te beschikken om risico’s voor mensenrechten (en milieu) te identificeren en in te perken. De due diligence aanpak wordt sterk gepromoot vanuit internationale organisaties, zoals de VN, IAO en OESO, en onderscheidt zich van klassieke keurmerken op minstens drie manieren: (1) aandacht voor continue verbetering met prioritering op basis van de ernst en waarschijnlijkheid van eventuele risico’s; (2) de aandacht voor andere informatiebronnen, naast sociale audits; en (3) de focus op de aankooppraktijk zelf (overdreven prijsdruk of andere onredelijke voorwaarden). De rol van aanbestedende overheden dient erin te bestaan om een meer procesgerichte due diligence aanpak bij leveranciers te stimuleren, of zelfs te eisen.

Hieronder wordt deze procesgerichte aanpak vertaald naar een aantal concrete criteria en clausules. Vrijwillige standaarden en keurmerken kunnen eventueel een rol spelen in deze aanpak, mits ze compatibel zijn met een procesgerichte benadering die gericht is op continue verbetering.

De wetgeving bevat verschillende mogelijkheden om aan de slag te gaan met mensenrechten, zowel via selectie- en gunningscriteria, als via uitvoeringsvoorwaarden. Momenteel worden deze opportuniteiten onvoldoende benut, en waar dit wel het geval is wordt vaak eenzijdig ingezet op uitvoeringsvoorwaarden. Uitvoeringsvoorwaarden hebben als voordeel dat de competitie vóór gunning niet onnodig beperkt wordt, en dat de markt en de overheid de kans krijgen om “al doende te leren”. Nadelen zijn dat ze bestaande inspanningen in de markt niet of slechts beperkt honoreren; dat ze weinig nut hebben bij contracten van korte termijn of voor eenmalige levering; en dat ze capaciteit vergen om de naleving van voorwaarden te controleren tijdens de uitvoeringsfase. Het is daarom aangewezen om voor mensenrechten, waar mogelijk, gebruik te maken van een combinatie van uitvoeringsvoorwaarden en selectie- of gunningscriteria.

Bij het bepalen van de juiste aanpak dient rekening gehouden te worden met de maturiteit van de markt inzake mensenrechten. Veruit de meeste aankopen van motorvoertuigen door de Belgische federale overheid gebeuren niet bij de fabrikanten zelf, maar bij zogenaamde resellers. Deze resellers hebben doorgaans een lage maturiteit inzake mensenrechten.

Alle rechten voorbehouden – BOSA/FIDO/KU Leuven (HIVA)

Gunningscriteria	
De inschrijver kan aantonen dat hij een begrip heeft van risico's op het vlak van mensenrechten doorheen de waardeketen van de aan te leveren producten.	De inschrijver levert een kort (max 2 pagina's) schriftelijk verslag aan waarin ten minste drie concrete risico's omschreven worden. Desgewenst kan hierbij verwezen worden naar bestaande rapportering van de inschrijver zelf, of van de fabrikant (bv. op de bedrijfswebsite of in het duurzaamheidsverslag).
De inschrijver kan aantonen dat hijzelf, dan wel de fabrikant, acties onderneemt om deze risico's te beperken.	Mogelijke acties (deze lijst is niet exhaustief) ✓ Dialoog over mensenrechten met de fabrikant of met andere externe stakeholders (bv. vakbond, NGO, onderzoeksinstituut). De inschrijver levert bewijs aan dat deze dialoog effectief heeft plaatsgevonden, bv. door middel van een verslag; ✓ Uitwerken en uitsturen van een gedragscode voor leveranciers (supplier code of conduct); ✓ Het (laten) uitvoeren van sociale audits bij leveranciers; ✓ Het gebruik van digitale platformen om de duurzaamheids-performantie van leveranciers te monitoren; ✓ Opleidingen voor werknemers of leveranciers op het vlak van mensenrechten, due diligence, of sociaal verantwoord aankopen; ✓ Certificatie van producten op basis van een standaard die aandacht heeft voor mensenrechten; ✓ Lidmaatschap van sector- of multi-stakeholderinitiatieven die aandacht besteden aan duurzame waardeketens; ✓ Het uitvoeren van correctieve actie wanneer wantoestanden op gebied van mensen- en arbeidsrechten in de toevoerketen worden vastgesteld tijdens de uitvoering van de opdracht.
Uitvoeringsvoorwaarden	
Uiterlijk X maanden na gunning (en in ieder geval voor de levering van de goederen) toont de opdrachtnemer aan dat hij een begrip heeft van negatieve gevolgen voor de mensenrechten doorheen de waardeketen van de aan te leveren producten.	Kort (max 2 pagina's) schriftelijk verslag waarin ten minste drie concrete risico's omschreven worden. Desgewenst kan hierbij verwezen worden naar bestaande rapportering (bv. op de bedrijfswebsite of in een duurzaamheidsverslag). Deze uitvoeringsvoorwaarde komt te vervallen indien reeds voldaan werd aan gunningscriterium (1).
Uiterlijk X maanden na gunning stelt de opdrachtnemer een schriftelijk plan van aanpak op waarin ten minste twee acties worden beschreven die hijzelf dan wel de fabrikant van de aan te leveren producten zal nemen om de geïdentificeerde risico's te beperken of te corrigeren.	Mogelijke acties (deze lijst is niet exhaustief) ✓ Dialoog over mensenrechten met leveranciers of andere externe stakeholders (bv. vakbond, NGO, onderzoeksinstituut). De inschrijver levert bewijs aan dat deze dialoog effectief heeft plaatsgevonden, bv. door middel van een verslag; ✓ Uitwerken en uitsturen van een gedragscode voor leveranciers (supplier code of conduct); ✓ Het gebruik van digitale platformen om de duurzaamheids-performantie van leveranciers te monitoren; ✓ Opleidingen voor werknemers of leveranciers op het vlak van mensenrechten, due diligence, of sociaal verantwoord aankopen; ✓ Certificatie van producten op basis van een standaard die aandacht heeft voor mensenrechten; ✓ Lidmaatschap van sector- of multi-stakeholderinitiatieven die aandacht besteden aan duurzame waardeketens; ✓ Het uitvoeren van correctieve actie wanneer wantoestanden op gebied van mensen- en arbeidsrechten in de toevoerketen worden vastgesteld tijdens de uitvoering van de opdracht.

Alle rechten voorbehouden – BOSA/FIDO/KU Leuven (HIVA)

TUSSENTIJDSE RAPPORTERING EN KPI'S

De aanbestedende overheid benadrukt dat de in de offerte vermelde inspanningen m.b.t. milieu en sociale aspecten inspanningen zal vragen van de inschrijver, maar tevens de inschrijver in een economisch voordeel zal plaatsen t.a.v. andere inschrijvers. Deze in de offerte vermelde inspanningen dienen ook in de praktijk omgezet te worden tijdens de uitvoering van de opdracht. De inschrijver zal zich daarom bereid verklaren om alle onderstaande met kritieke prestatie-indicators (KPI's) gebaseerd op milieu en sociale aspecten [verder te omschrijven] jaarlijks met de aanbestedende overheid te bespreken en zo nodig te voorzien van correctieve actie.

De lijst met KPI's (rond duurzame aspecten) wordt opgemaakt op basis van de bepalingen in Omzendbrief 307septies en bijkomende duurzame criteria.

Alle rechten voorbehouden – BOSA/FIDO/KU Leuven (HIVA)