

**Note explicative pour l'application de**

**L'Arrêté Royal du 20 décembre 2010 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie dans le cadre des marchés publics**

**et**

**la circulaire fédérale 307 quinquies relative à l'acquisition de véhicules de personnes destinés aux services de l'Etat et à certains organismes d'intérêts publics**

Cette note offre une clarification du texte de l'AR du 20 décembre 2010 et examine la relation avec la circulaire fédérale 307 quinquies.

Service public Fédéral Personnel et Organisation  
Service public de Programmation Développement Durable  
(Bruxelles, 31 mars 2011)

## Résumé:

Le 13 juillet 2009, la circulaire 307quinquies se rapportant à l'acquisition de véhicules de personnes pour les services de l'Etat et pour les organismes d'intérêt public, est parue au Moniteur belge. Un an et demi plus tard, la publication de l'Arrêté Royal relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie dans le cadre des marchés publics suivait, comme suite à la transposition de la Directive européenne 2009/33/CE.

Etant donné qu'à première vue, le présent Arrêté Royal, au même titre que la circulaire, concerne la même matière (les véhicules propres) et le même groupe cible (des services publics), une certaine confusion naquit auprès des services adjudicateurs concernant la relation entre les deux documents et leur applicabilité.

La présente note examine en détail comment des services adjudicateurs fédéraux peuvent respecter la législation des deux documents. Comme fil rouge, il peut être remarqué ce qui suit:

- S'il s'agit de l'achat ou du leasing de **véhicules de personnes**, alors il est recommandé d'appliquer la circulaire 307 quinquies. En ce qui concerne les aspects environnementaux, les dispositions dans la circulaire vont plus loin que celles de l'AR. Complémentairement, il est recommandé de reprendre des dispositions se rapportant à la consommation d'énergie dans le cahier spécial des charges et d'avantager des véhicules avec une consommation d'énergie plus basse.. Des références à la consommation d'énergie ne se trouvent pas dans la circulaire, mais bien dans l'AR.
- S'il s'agit de l'achat ou du leasing de **véhicules utilitaires légers (N1), véhicules utilitaires lourds (N2, N3) et autobus (M2, M3)**, alors l'application de cet AR est recommandée.

-----  
**Texte du rapport au Roi, de l'arrêté Royal et certains commentaires.**  
-----

**Article 1er.**

Texte du rapport au Roi

Cet article se réfère à la Directive 2009/33/CE précitée, conformément à ce qu'impose l'article 11, alinéa 2, de celle-ci.

Texte de l'arrêté Royal

Le présent arrêté transpose partiellement la Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Commentaire

Il s'agit donc une transposition partielle de la Directive européenne. Quant aux autorités adjudicatrices qui tombent sous le champ d'application de la loi du 24 décembre 1993, la Directive a été transposée entièrement.

Ce qui n'a pas été transposé en droit belge, ce sont les concessions de services publics, vu que celles-ci tombent en dehors du champ d'application de la loi du 24 décembre 1993.

## **Article 2.**

### Texte du rapport au Roi

Cet article regroupe des définitions fonctionnelles utilisées dans le cadre du présent projet, de manière à en faciliter la lecture.

Au 1°, la définition de la loi relative aux marchés publics se réfère à la loi du 24 décembre 1993. Ce projet a dès lors le même champ d'application que cette loi et concerne tant les marchés publics et les marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux que ceux des secteurs classiques.

Le 2° définit les marchés publics et les marchés en se référant à ces notions dans la loi précitée.

Au 3°, les mots "autorité adjudicatrice" englobent les notions de pouvoir adjudicateur, d'entreprise publique et d'entité adjudicatrice au sens de la loi, afin de faciliter la lecture du texte.

Le 4° définit le véhicule de transport routier dont l'acquisition est visée. Il s'agit des catégories de véhicules énumérées dans le tableau 3 de l'annexe du présent arrêté et qui fonctionnent avec les carburants énumérés dans le tableau 1 de la même annexe.

Le 5° définit les documents du marché.

### Texte de l'arrêté Royal

Pour l'application du présent arrêté, on entend par :

1° loi relative aux marchés publics : la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services;

2° marché public et marché : respectivement le marché public soumis au Livre Ier de la loi relative aux marchés publics et le marché soumis au Livre II de la même loi;

3° autorité adjudicatrice : le pouvoir adjudicateur, l'entreprise publique ou l'entité adjudicatrice soumis à la loi relative aux marchés publics;

4° véhicule de transport routier : un véhicule appartenant à l'une des catégories de véhicules figurant dans le tableau 3 de l'annexe du présent arrêté;

5° documents du marché : les documents applicables au marché, y inclus tous les documents complémentaires et les autres documents auxquels ils se réfèrent. Ils comprennent, le cas échéant, l'avis de marché et le cahier spécial des charges contenant les conditions particulières applicables au marché.

### Commentaire

Ces définitions sont reprises dans l'arrêté Royal pour clairement indiquer la signification de certains termes.

### **Article 3.**

#### Texte du rapport au Roi

L'alinéa 1er de cet article détermine le champ d'application *ratione materiae* et *ratione personae* du projet. En ce qui concerne le champ d'application *ratione personae*, il y a lieu de renvoyer aux définitions de l'article 2.

Une précision mérite cependant d'être apportée à propos du champ d'application matériel. La directive, en son article 3, se réfère aux "contrats d'achat" de véhicules de transport routier. C'est à dessein que le présent projet renvoie au contraire à la "fourniture" de tels véhicules, ce qui couvre, comme dans les directives relatives aux marchés publics, tant l'achat que le crédit-bail, la location ou la location-vente, avec ou sans option d'achat, de tels véhicules, ce qui a donc une portée plus large. Cet élargissement tend à augmenter l'effectivité des présentes dispositions. Cependant, le champ d'application matériel est limité aux marchés publics et aux marchés dont le montant estimé atteint le seuil fixé pour la publicité européenne.

L'alinéa 2 de l'article 3 du projet transpose l'article 2 de la directive, qui permet d'exempter certains marchés des prescriptions fixées dans la directive. Il s'agit plus précisément des marchés publics et des marchés relatifs aux véhicules mentionnés à l'article 2, § 3, de la Directive 2007/46/CE du Parlement et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules.

Les catégories de véhicules exemptés concernent les véhicules conçus et construits pour un usage spécial et utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières, les ports et les aéroports, les véhicules conçus et construits pour les besoins spécifiques des forces armées, de la protection civile, des pompiers et de la police, ainsi que les machines mobiles. En ce qui concerne cette dernière catégorie et à la suite de l'avis du Conseil d'Etat, est reprise la définition de l'article 3, 16°, de la Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteurs, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules. Il s'agit plus précisément de tout véhicule automoteur spécialement conçu et construit pour réaliser des travaux qui, du fait de ses caractéristiques de construction, ne convient pas au transport de passagers ou de marchandises, comme par exemple les chariots-élévateurs à fourche et les tondeuses autotractées.

Selon le considérant 18 de la Directive 2009/33/CE, cette possibilité d'exemption a pour but d'éviter une charge administrative inutile lors de l'acquisition de tels véhicules conçus et construits pour un usage spécial.

#### Texte de l'arrêté Royal

Le présent arrêté s'applique aux marchés publics et aux marchés dont la valeur estimée atteint le seuil fixé pour la publicité européenne, passés par une autorité adjudicatrice et portant sur la fourniture de véhicules de transport routier.

Le présent arrêté ne s'applique cependant pas aux marchés publics et aux marchés relatifs à la fourniture des véhicules de transport routier mentionnés ci-après :

1° les véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières ou les installations portuaires ou aéroportuaires;

2° les véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services de lutte contre l'incendie et les services responsables du maintien de l'ordre;

3° les machines mobiles, à savoir tout véhicule automoteur spécialement conçu et construit pour réaliser des travaux qui, du fait de ses caractéristiques de construction, ne convient pas au transport de passagers ou de marchandises.

#### Commentaire

Voir commentaire article 4.

#### **Article 4.**

##### Texte du rapport au Roi

Cet article fixe le principe de la prise en considération des incidences énergétique et environnementale des véhicules pendant toute leur durée de vie et renvoie pour le concrétiser aux modalités contenues dans l'article 5, §§ 1er et 2. Il faut remarquer que dans le texte soumis pour avis au Conseil d'Etat, il était référé à tort aux articles 5 et 6 du projet.

##### Texte de l'arrêté royal

Lorsqu'elle passe un marché public ou un marché visé à l'article 3, alinéa 1er, l'autorité adjudicatrice tient compte des incidences énergétique et environnementale des véhicules pendant toute leur durée de vie, conformément à l'article 5, § 1er, et applique au moins une des options prévues à l'article 5, § 2.

##### Commentaire

Cet article énumère les conditions dans lesquelles l'instance adjudicatrice (au sens de l'article 3) doit tenir compte des effets d'énergie et de milieu des véhicules. Ces conditions sont:

- Il doit s'agir d'une attribution d'un marché public ou d'un marché dont le montant estimé est égal à ou supérieur au seuil de publication européenne. Momentanément (mars 2011), ce seuil s'élève à 125.000,00 ou 193.000,00 euros, en fonction de l'autorité adjudicatrice. Il va de soi que ces bonnes pratiques peuvent également être appliquées pour des marchés publics au-dessous du seuil européen.
- Il doit s'agir de fourniture de véhicules routiers.
- Il doit être tenu compte des effets d'énergie et de milieu des véhicules (donc des véhicules routiers) pendant leur durée de vie opérationnelle. Dans cette optique, il est fait référence dans cet article à l'article 5, § 1, du présent arrêté Royal.
- 

Quant au leasing de véhicules de personnes achetés par des autorités adjudicatrices fédérales, il convient de tenir compte en supplément à la circulaire 307 quinquies (8 en 9).

***Il doit être clair que cela concerne uniquement les véhicules qui ont été fabriqués spécialement pour le but décrit dans l'article 3. Par conséquent, des autobus destinés par exemple au transport de personnel militaire du lieu A au lieu B ou des véhicules pour le transport d'officiers de rang supérieur (énumération non limitative) tombent bien sous l'application du présent arrêté royal.***

Il est important de lire également le rapport au Roi. Ce rapport contient des commentaires complémentaires qui permettront au lecteur de mieux appréhender cet article.

## **Article 5.**

### Texte du rapport au Roi

Cet article prévoit la transposition de l'article 5, §§ 2 et 3, de la directive.

Le paragraphe 1er détermine les incidences énergétique et environnementale opérationnelles, liées à l'utilisation d'un véhicule, à prendre au moins en compte. Le paragraphe 2 précise les modalités auxquelles il peut être recouru cumulativement ou non pour déterminer si les exigences en la matière sont satisfaites. Dans son avis, le Conseil d'Etat a souligné le manque de concordance entre le texte néerlandais et franc\_ais du projet en ce qui concerne la terminologie "operationele-, energie- en milieueffecten" par rapport à "incidences énergétique et environnementale". Un examen complémentaire des textes de référence a cependant fait apparaître que le manque de concordance en question résulte directement des versions de textes différentes de la Directive 2009/33/CE. De la comparaison interprétative des différentes versions du texte, compte tenu notamment des expressions en allemand et en anglais (respectivement "anfallenden Energie- und Umweltauswirkungen" et "operational energy and environmental impacts"), il est apparu qu'une adaptation s'imposait tant pour le texte néerlandais que pour le texte franc\_ais. C'est pourquoi il a finalement été opté respectivement pour les expressions "operationele energie- en milieueffecten" et "incidences énergétique et environnementale opérationnelles».

### Texte de l'arrêté Royal

1er. L'autorité adjudicatrice tient au moins compte des incidences énergétique et environnementale opérationnelles suivantes :

- 1° la consommation d'énergie,
- 2° les émissions de CO<sub>2</sub>, et
- 3° les émissions de NO<sub>x</sub>, de HCNM et de particules fines.

L'autorité adjudicatrice peut également tenir compte d'autres incidences environnementales.

§ 2. Les exigences prévues à l'article 4 et au § 1er du présent article sont satisfaites en recourant à une ou à chacune des deux méthodes suivantes :

- 1° en fixant dans les documents du marché des spécifications techniques relatives aux performances énergétiques et environnementales pour chacune des incidences considérées, ainsi que pour toute incidence environnementale supplémentaire;
- 2° en intégrant les incidences énergétique et environnementale comme critère d'attribution. Lorsque ces incidences sont traduites en valeur monétaire aux fins de leur prise en compte dans la décision d'attribution, la méthode prévue à l'article 6 est utilisée.

## Commentaire

### 1) La circulaire 307 quinquies

Dans le § 1 de l'AR sont énumérés les effets d'énergie et d'environnement dont l'autorité adjudicatrice doit tenir compte lors du marché de fourniture de véhicules routiers qui tombent dans le domaine d'application du présent arrêté Royal. L'autorité adjudicatrice peut également prendre en compte des effets de milieu supplémentaires (art. 5 §2 1°).

Tenant compte de la circulaire 307 quinquies pour les services pulics fédéraux, il y a lieu de tenir compte en plus des exigences suivantes:

- au moment où les véhicules sont acquis, les normes européennes en vigueur doivent être respectées [307 quinquies, (4)]
- pour tous les nouveaux véhicules diesel, l'émission de particules fines de poussière ne peut être supérieure à 5 mg/km. C'est le cas dans la pratique à partir de la norme EURO V qui est entrée en vigueur à partir du 1er janvier 2011 pour tous les véhicules de personnes et pour les véhicules utilitaires légers.

La circulaire 307 quinquies pour des véhicules de personnes, fixe les écoscores minimum avec lesquels il doit être tenu compte lors de l'achat de véhicules de personnes (essence, diesel ou gaz). L'écoscore est calculé sur base des effets écologiques suivants: une partie de 50% pour les gaz à effet de serre (CO<sub>2</sub>, CH<sub>4</sub> et N<sub>2</sub>O), une partie de 40% pour la qualité de l'air (CO, HC, NO<sub>x</sub>, PM et SO<sub>2</sub>) et une partie de 10 % pour les émissions de bruit [en dB(A)].

La circulaire pour les véhicules de personnes tient donc compte, via l'écoscore, de plus d'effets écologiques que l'arrêté Royal. L'application de l'écoscore n'est donc sûrement pas contraire à l'art. 5 §1 de l'AR et est recommandé du point de vue de l'environnement.

Pour les véhicules de personnes, la circulaire 307quinquies offre donc une belle illustration d'application de l'article 5, § 2, 1° du présent arrêté Royal.

## 2) Application de la 307 quinquies ou de l'AR?

L'autorité adjudicatrice qui souhaite tenir compte d'autres effets écologiques, doit toutefois bien en analyser les implications. Avant d'introduire des effets écologiques supplémentaires dans les cahiers spéciaux des charges, ceux-ci seront de préférence examinés dans le cadre des quatre piliers du Traité européen. Surtout les principes de transparence et d'égalité seront d'une grande importance lors de ce contrôle.

Dans le § 2 de l'AR, il est expliqué de quelle manière l'autorité adjudicatrice peut tenir compte des effets d'énergie et environnementaux lors de l'attribution de marchés publics et de marchés.

Deux possibilités sont énumérées dans l'art. 5 §2.

Avant de commenter ces possibilités, il est nécessaire signifier aux autorités adjudicatrices qu'elles ne peuvent pas développer une troisième possibilité. Par conséquent, une des possibilités énumérées dans le § 2 **doit** être appliquée!

Comme mentionné ci-dessus, on peut constater que pour les véhicules de personnes, l'application de la circulaire 307 quinquies convient parfaitement dans l'AR et qu'elle est à recommander du point de vue environnemental. Pour les véhicules utilitaires légers (N1), les véhicules utilitaires lourds (N2, N3) et les autobus (M2, M3) l'application de l'art. 5 et 6 de l'AR est à recommander.

### a) Pour les véhicules de personnes:

Si l'autorité adjudicatrice choisit de prévoir dans les documents du marché des **spécifications techniques** en matière de performances énergétiques et environnementales se rapportant à chacun des effets pris en considération, éventuellement complétées avec des effets environnementaux supplémentaires, une des pistes est de faire usage de l'écoscore ([www.ecoscore.be](http://www.ecoscore.be)). Cette technique est appliquée dans la circulaire 307 quinquies.

Concrètement, l'autorité adjudicatrice mentionne dans les documents de marché un écoscore minimum qui, à peine d'irrégularité technique de l'offre, doit être respecté. S'il s'agit d'un véhicule routier appartenant à une des catégories de la circulaire 307quinquies, l'écoscore mentionné ne peut jamais être inférieur à celui mentionné dans la circulaire précitée.

Lors de l'évaluation des différentes offres dans le cadre du **critère d'attribution** "caractères écologiques du véhicule", une cotation plus élevée peut être octroyée si un véhicule avec un écoscore plus haut est offert. La méthodologie de l'écoscore peut être appliqué sans aucun problème pour les véhicules pour lesquels un écoscore a été mentionné sur le site web précité, sinon l'écoscore doit être calculé au moyen des données du fabricant du véhicule routier. La circulaire 307 quinquies (13.3.) se réfère à un poids minimum de 15 %.

Soulignons au passage que l'AR admet l'emploi des aspect d'énergie et environnementaux dans les spécifications techniques et/ou dans les critères d'attribution, comme cités dans l'article 5, § 2, 2° et auxquels il est référé dans l'article 6. Considérant que l'art. 6 de l'AR est basé sur une analyse 'Life Cycle Costing' (LCC) et la circulaire sur la méthodologie de l'écoscore, l'art. 6 n'est plus en ligne avec la circulaire 307 quinquies. Cela ne pose pas problème, vu que l'art. 5 § 2 admet l'emploi de plusieurs méthodologies. Cependant, comme la circulaire se concentre uniquement sur des aspects environnementaux et pas sur les aspects énergétiques, il convient de mentionner en supplément dans le cahier spécial des charges l'avantage accordé aux véhicules à basse consommation d'énergie.

b) Pour les véhicules utilitaires légers (N1), les véhicules utilitaires lourds (N2, N3) et autobus (M2, M3), l'application de l'AR est à recommander.

Deux possibilités sont énumérées dans l'art. 5 §2.

Lorsque les aspects énergétiques et environnementaux sont utilisés comme critères d'attribution, comme indiqués dans l'article 5, § 2, 2° du présent arrêté royal, il faut se référer à l'article 6 du présent arrêté royal.

En ce qui concerne l'article 5, § 2, 1° l'autorité adjudicatrice doit mentionner dans le cahier spécial des charges tous les aspects environnementaux et énergétiques dont elle tiendra compte. Dans le cahier spécial des charges, la méthode d'attribution doit être exposée clairement, ainsi que le poids de chaque élément pris en compte.

## **Article 6.**

### Texte: rapport au Roi

Cet article transpose l'article 6 de la directive, relatif à la méthodologie de calcul des coûts liés à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie, lorsque les incidences énergétique et environnementale sont traduites en valeur monétaire pour leur prise en compte dans la décision d'attribution.

Le paragraphe 3 de l'article 6 précise que le kilométrage à prendre en considération en fonction du type de véhicule est déterminé dans le tableau 3 de l'annexe au présent arrêté. L'autorité adjudicatrice peut cependant prévoir un autre kilométrage en fonction de ses besoins.

### Texte de l'arrêté Royal

§ 1er. Les coûts, pour toute la durée de vie d'un véhicule, de la consommation d'énergie ainsi que des émissions de CO2 et des émissions de polluants figurant dans le tableau 2 de l'annexe du présent arrêté, qui sont liés à l'utilisation des véhicules faisant l'objet de la fourniture, sont traduits en valeur monétaire et calculés comme suit :

1° le coût de la consommation d'énergie lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé selon la méthodologie suivante :

- a) la consommation de carburant par kilomètre d'un véhicule, établie conformément au paragraphe 2, est calculée en unités de consommation d'énergie par kilomètre, que ce calcul soit direct ou non. Lorsque la consommation de carburant est donnée dans une unité différente, elle est convertie en consommation d'énergie par kilomètre au moyen des coefficients de conversion figurant dans le tableau 1 de l'annexe du présent arrêté, qui présente les teneurs énergétiques des différents carburants;
- b) le calcul utilise une seule valeur monétaire par unité d'énergie. Cette valeur est égale à la plus basse des deux valeurs entre le coût de l'unité d'énergie de l'essence et du diesel avant imposition, lorsqu'ils sont utilisés comme carburants pour les transports;
- c) le coût de la consommation d'énergie lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé en multipliant le kilométrage total — en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé défini au paragraphe 3 — par la consommation d'énergie par kilomètre définie au point a), puis par le coût par unité d'énergie défini au point b);

2° le coût correspondant aux émissions de CO2 lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé en multipliant le kilométrage total, en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé, défini au paragraphe 3 par les émissions de CO2 en kilogrammes par kilomètre définies au paragraphe 2, puis par le coût par kilogramme pris dans la fourchette figurant au tableau 2 de l'annexe du présent arrêté;

3° le coût correspondant aux émissions de polluants lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie, qui figure dans le tableau 2 de l'annexe du présent arrêté, est calculé en additionnant, pour toute la durée de vie du véhicule, les coûts liés à l'utilisation de celui-ci correspondant aux émissions de NOx, de HCNM et de particules fines.

Le coût lié à l'utilisation d'un véhicule, pour toute la durée de vie de celui-ci, correspondant à chaque polluant est calculé en multipliant le kilométrage total — en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé— défini au paragraphe 3 par les émissions en grammes par kilomètre définies au paragraphe 2, puis par le coût respectif par gramme. Il convient d'utiliser à cette fin les valeurs moyennes qui figurent dans le tableau 2 de l'annexe du présent arrêté.

L'autorité adjudicatrice peut appliquer des coûts plus élevés, à condition que ces coûts ne soient pas supérieurs aux valeurs correspondantes figurant dans le tableau 2 de l'annexe du présent arrêté multipliées par un facteur deux.

§ 2. La consommation de carburant, ainsi que les émissions de CO2 et les émissions de polluant par kilomètre liées à l'utilisation d'un véhicule, figurant dans le tableau 2 de l'annexe du présent arrêté, sont fondées sur les procédures d'essai normalisées de l'Union, en ce qui concerne les véhicules pour lesquels de telles procédures d'essai sont définies dans la législation de l'Union en matière de réception par type.

Pour les véhicules qui ne sont pas couverts par une procédure d'essai normalisée de l'Union, la comparabilité des différentes offres est assurée au moyen de procédures d'essai largement reconnues, ou des résultats d'essais réalisés pour l'autorité publique, ou des informations fournies par le constructeur.

§ 3. Sauf indication contraire dans les documents du marché, la détermination du kilométrage parcouru par un véhicule pendant toute sa durée de vie, est effectuée conformément au tableau 3 de l'annexe du présent arrêté.

## Commentaire

Cet article est seulement pertinent si l'autorité adjudicatrice fait usage de l'article 5, § 2, 2° du présent arrêté Royal.

Lors du calcul des différents totaux, en utilisant le tableau 2 [Coûts de la pollution par le transport routier (niveau de prix 2007)], il est recommandé d'utiliser pour le CO<sub>2</sub>, la valeur 0.035 EUR/kg, la moyenne entre 0.03 et 0.04 EUR/kg.

Pour déterminer les émissions d'un véhicule routier en CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NMHC et en particules fines de poussière, les autorités adjudicatrices utilisera de préférence la méthodologie de travail suivante:

- Si le véhicule routier est repris sur le site web [www.ecoscore.be](http://www.ecoscore.be), les valeurs en CO<sub>2</sub>, NO<sub>x</sub>, NMHC et particules fines de poussière figurant sur ce site web, doivent être utilisées.
- Si le véhicule routier n'est pas mentionné sur le site web précité, les données délivrées par le fabricant du véhicule doivent être utilisées. Dans les documents de marché, cette méthodologie doit être mentionnée clairement (transparence).

Autres conseils utiles:

Article 6, § 1, 1° b):

Sur le site web [www.petrolfed.be](http://www.petrolfed.be), on trouve les prix des combustibles pour véhicules. Quant au moment de lecture, la possibilité est de prendre le jour de l'ouverture des offres ou la date ultime à laquelle l'offre doit être déposée auprès de l'autorité adjudicatrice.

Article 6, § 1, 1° c):

Le nombre de kilomètres est à préciser dans le cahier spécial des charges s'il déroge au tableau 3.

Article 6, § 1, 2°: déterminer la valeur dans la fourchette dans le cahier spécial des charges.

Article 6, § 1, 3°, dernier alinéa: dans le cahier spécial des charges, les valeurs doivent être mentionnées si elles dérogent de valeurs reprises dans le tableau 2, avec un facteur de multiplication de maximum 2.

Article 6, § 2: pour les véhicules qui, en matière de la fixation de la pollution en CO<sub>2</sub>, ne sont pas couverts par une procédure d'essai normalisée de l'Union européenne [mars 2011 cela vaut pour les véhicules utilitaires lourds (N2, N3) et autobus (M2, M3)], la procédure doit être décrite dans le cahier spécial des charges.

En ce qui concerne le poids du critère d'attribution se rapportant aux aspects environnementaux pour des véhicules de personnes, il convient de tenir compte de la circulaire 307quinquies (minimum 15 %)

En annexe, deux exemples ont été joints expliquant la façon à laquelle le coût pour la consommation d'énergie, le coût de la pollution et le coût pour la pollution globale, est illustré.

## **Article 7.**

### Texte du rapport au Roi

Volgens dit artikel kan de Eerste Minister de bijlage van dit besluit wijzigen om rekening te houden met de aanpassingen aan de technische vooruitgang die de Europese Commissie zou kunnen aanbrengen in de bijlage van de richtlijn krachtens artikel 7 van Richtlijn 2009/33/EG.

Deze aanpassingen kunnen enkel betrekking hebben op niet essentiële onderdelen van de richtlijn.

### Texte de l'arrêté Royal

Le Premier Ministre modifie l'annexe du présent arrêté afin de tenir compte des adaptations à l'inflation et au progrès technique apportées par la Commission européenne aux données nécessaires au calcul des coûts liés à l'utilisation des véhicules de transport routier pour toute la durée de leur vie.

### Commentaire

Dans l'article 7, le Premier Ministre est désigné comme autorité compétente pour modifier l'annexe au présent arrêté Royal, si une modification s'imposait.

### **Remarque générale – point d'attention.**

Au passage mentionnons que la présente note n'aborde pas les aspects contrôle, indexation, budgétaire et assurance qui sont décrits dans la circulaire 307quinquies. La présente note ne remplace donc pas la circulaire.

### **Annexe**

Document Excel contenant les documents suivants:

- Un template vide permettant de calculer les coûts pour la consommation d'énergie et la pollution d'un véhicule routier (essence et diesel);
- Un exemple de la façon à laquelle les coûts pour la consommation d'énergie et la pollution d'un véhicule routier doivent être calculés (essence et diesel);
- Un exemple pour deux véhicules de la marque Opel des émissions par km, réparties entre les différents polluants environnementaux, avec mention de leur écoscore;
- Composition du prix maximum pour des combustibles.