

Toelichtingsnota bij de toepassing van

**het Koninklijk besluit van 20 december 2010 inzake de
bevordering van schone en energiezuinige
wegvoertuigen in het kader van overheidsopdrachten**

en

**de federale omzendbrief 307 quinquies inzake het
aanschaffen van personenvoertuigen bestemd voor de
Staatsdiensten en sommige instellingen van openbaar
nut**

Deze nota geeft een verduidelijking bij de tekst van het KB van 20 december 2010 en onderzoekt het verband met de federale omzendbrief 307 quinquies.

Federale Overheidsdienst Personeel en Organisatie
Programmatorische Overheidsdienst Duurzame ontwikkeling
(Brussel, 31 maart 2011)

Samenvatting:

Op 13 juli 2009 verscheen in het Belgisch Staatsblad de omzendbrief 307 quinquies m.b.t. de aanschaf van personenvoertuigen bestemd voor de staatsdiensten en voor de instellingen van openbaar nut. Anderhalf jaar later volgde, als gevolg van de omzetting van de Europese richtlijn 2009/33/EC, de publicatie van het Koninklijk Besluit ter bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen.

Vermits dit Koninklijk Besluit, net als de omzendbrief, op het eerste zicht focussen op dezelfde materie (milieuvriendelijke wagens) en op dezelfde doelgroep (overheidsdiensten) ontstond bij de aanbestedende diensten verwarring over de relatie tussen en de toepasbaarheid van beide documenten.

Deze nota onderzoekt in detail hoe federale aanbestedende diensten zich correct kunnen houden aan de regelgeving van beide documenten. Als rode draad kan het volgende gesteld worden:

- betreft het een aankoop of leasing van **personenwagens** dan is het aan te raden om de omzendbrief 307 quinquies toe te passen. Qua milieuaspecten gaan de bepalingen in de omzendbrief verder dan die van het KB. Bijkomend wordt aangeraden om bepalingen met betrekking tot het energieverbruik in het bestek op te nemen en offertes van wagens met een lager energieverbruik te bevoordelen. Verwijzingen naar energieverbruik zijn namelijk niet terug te vinden in de omzendbrief, maar wel in het KB.
- betreft het de aankoop of leasing **van lichte bedrijfsvoertuigen (N1), zware bedrijfsvoertuigen (N2, N3) en bussen (M2, M3)** dan is de toepassing van het KB aan te bevelen.

Tekst van het verslag aan de Koning, van het koninklijk besluit zelf en van nuttige commentaar.

Artikel 1.

Tekst van het verslag aan de Koning

Dit artikel verwijst naar bovengenoemde Richtlijn 2009/33/EG, overeenkomstig artikel 11, tweede lid, ervan.

Tekst van het koninklijk besluit

Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen.

Commentaar

Het betreft dus de gedeeltelijke omzetting van de Richtlijn. Wat betreft de aanbestedende instanties die onder het toepassingsgebied van de wet van 24 december 1993 vallen, is de richtlijn volledig omgezet.

Wat niet omgezet werd naar Belgisch recht, zijn de concessies van openbare diensten omdat deze buiten het toepassingsgebied van de wet van 24 december 1993 vallen.

Artikel 2.

Tekst van het verslag aan de Koning

Dit artikel bevat de functionele definities van de begrippen die in het kader van dit ontwerp worden gebruikt, om de lezing van de tekst te vergemakkelijken.

De bepaling onder 1° verwijst voor de definitie van de wet overheidsopdrachten naar de wet van 24 december 1993. Bijgevolg heeft dit ontwerp hetzelfde toepassingsgebied als die wet en omvat het zowel de overheidsopdrachten en de opdrachten in de sectoren water, energie, vervoer en postdiensten als die van de klassieke sectoren.

De bepaling onder 2° definieert de overheidsopdrachten en de opdrachten door naar deze begrippen in bovengenoemde wet te verwijzen.

In de bepaling onder 3° omvat het begrip "aanbestedende instantie" de begrippen aanbestedende overheid, overheidsbedrijf en aanbestedende dienst als bedoeld in de wet, om de lezing van de tekst te vergemakkelijken.

De bepaling onder 4° definieert het wegvoertuig waarvan de verwerving wordt beoogd. Het gaat om de voertuigcategorieën, als bedoeld in tabel 3 van de bijlage bij dit besluit, die op de in tabel 1 van hetzelfde besluit vermelde brandstoffen rijden.

De bepaling onder 5° definieert de opdrachtdocumenten.

Tekst van het koninklijk besluit

Voor de toepassing van dit besluit wordt verstaan onder :

1° wet overheidsopdrachten : de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten;

2° overheidsopdracht en opdracht : de overheidsopdracht onderworpen aan Boek I van de wet overheidsopdrachten respectievelijk de opdracht onderworpen aan Boek II van dezelfde wet;

3° aanbestedende instantie : de aanbestedende overheid, het overheidsbedrijf of de aanbestedende dienst onderworpen aan de wet overheidsopdrachten;

4° wegvoertuig : een voertuig dat onder de voertuigcategorieën van tabel 3 van de bijlage van dit besluit valt;

5° opdrachtdocumenten : de documenten die op de opdracht toepasselijk zijn, met inbegrip van alle aanvullende en andere documenten waarnaar deze verwijzen. Ze omvatten in voorkomend geval de aankondiging van opdracht en het bestek dat de bijzondere bepalingen bevat die op de opdracht toepasselijk zijn.

Commentaar

Deze definities worden in het koninklijk besluit genomen om duidelijk te stellen wat met sommige termen exact wordt bedoeld.

Artikel 3.

Tekst van het verslag aan de Koning

Het eerste lid van dit artikel bepaalt het toepassingsgebied ratione materiae en ratione personae van het ontwerp. Wat betreft het personeel toepassingsgebied wordt verwezen naar de definities van artikel 2.

Het materiële toepassingsgebied dient evenwel te worden verduidelijkt. Artikel 3 van de richtlijn verwijst naar de "contracten voor de aankoop" van wegvoertuigen. Dit ontwerp verwijst daarentegen uitdrukkelijk naar de "levering" van voertuigen, die, zoals in de richtlijnen overheidsopdrachten, zowel de aankoop, leasing, huur of huurkoop, met of zonder aankoopoptie van deze voertuigen, omvat en dus een ruimere draagwijdte heeft. Met deze verruiming wordt beoogd de effectiviteit van de voorliggende maatregelen te verhogen. Anderzijds wordt het materieel toepassingsgebied beperkt tot de overheidsopdrachten en de opdrachten waarvan het geraamd bedrag de drempel voor de Europese bekendmaking bereikt.

Het tweede lid van artikel 3 van het ontwerp voorziet in de omzetting van artikel 2 van de richtlijn, dat toelaat om bepaalde opdrachten aan de voorschriften van de richtlijn te onttrekken. Het gaat meer bepaald om de overheidsopdrachten en de opdrachten betreffende de voertuigen vermeld in artikel 2, § 3, van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd.

De categorieën van vrijgestelde voertuigen hebben betrekking op voor bijzondere doeleinden ontworpen en gebouwde voertuigen die hoofdzakelijk op bouwplaatsen, in steengroeven, in havens en op luchthavens worden gebruikt, de voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd voor strijdkrachten, de civiele bescherming, de brandweer en de politie, alsook op de mobiele machines. Wat deze laatste categorie betreft, wordt ingevolge het advies van de Raad van State in dit ontwerp de definitie overgenomen van artikel 3, 16°, van Richtlijn 2007/46/EG van het Europees Parlement en de Raad van 5 september 2007 tot vaststelling van een kader voor de goedkeuring van motorvoertuigen en aanhangwagens daarvan en van systemen, onderdelen en technische eenheden die voor dergelijke voertuigen zijn bestemd. Meer bepaald gaat het om elk zelfaangedreven voertuig dat speciaal is ontworpen en gebouwd voor werkzaamheden en dat door zijn bouw niet geschikt is voor personen- of goederenvervoer, zoals bijvoorbeeld vorkheftrucks en zelftrekkende grasmaaiers.

Volgens overweging 18 van Richtlijn 2009/33/EG heeft deze vrijstellingsmogelijkheid tot doel onnodige administratieve lasten te voorkomen bij de aankoop van deze voor bijzondere doeleinden ontworpen en gebouwde voertuigen.

Tekst van het koninklijk besluit

Dit besluit is van toepassing op de overheidsopdrachten en de opdrachten waarvan het geraamd bedrag de drempel voor de Europese bekendmaking bereikt, die worden gegund door een aanbestedende instantie en die betrekking hebben op de levering van wegvoertuigen.

Dit besluit is evenwel niet van toepassing op de overheidsopdrachten en de opdrachten voor de levering van de hierna vermelde wegvoertuigen:

- 1° voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd om hoofdzakelijk op bouwplaatsen, in steengroeven, in havens of op luchthavens te worden gebruikt;
- 2° voertuigen die zijn ontworpen en gebouwd voor gebruik door de strijdkrachten, de civiele bescherming, de brandweer en de ordehandhavingdiensten;
- 3° mobiele machines, zijnde elk zelf aangedreven voertuig dat speciaal is ontworpen en gebouwd voor werkzaamheden en dat door zijn bouw niet geschikt zijn voor personen- of goederenvervoer.

Commentaar

Zie commentaar artikel 4

Artikel 4.

Tekst van het verslag aan de Koning

Dit artikel legt het principe vast dat de energie- en milieueffecten van de voertuigen in aanmerking dienen te worden genomen tijdens de operationele levensduur ervan en verwijst voor de concretisering ervan naar de regels vervat in artikel 5, §§ 1 en 2. Daarbij wordt opgemerkt dat in de tekst die voor advies werd voorgelegd aan de Raad van State, verkeerdelijk werd verwezen naar de regels vervat in de artikelen 5 en 6 van het ontwerp.

Tekst van het koninklijk besluit

Wanneer ze een in artikel 3, eerste lid, vermelde overheidsopdracht of opdracht gunt, houdt de aanbestedende instantie rekening met de energie- en milieueffecten van de voertuigen tijdens hun operationele levensduur overeenkomstig artikel 5, § 1, en past daartoe ten minste één van de in artikel 5, § 2, bedoelde methodes toe.

Commentaar

Dit artikel somt de voorwaarden op wanneer de aanbestedende instantie (in de betekenis van artikel 3) rekening moet houden met de energie- en milieueffecten van de voertuigen. Deze voorwaarden zijn:

- Het moet gaan om de gunning van een overheidsopdracht of een opdracht waarvan het geraamd bedrag op of boven de drempel voor de Europese bekendmaking ligt. Momenteel (maart 2011) bedraagt deze drempel 125.000,00 of 193.000,00 euro, afhankelijk van de aanbestedende instantie. Het spreekt vanzelf dat deze goede praktijken tevens kunnen worden toegepast voor overheidsopdrachten onder de Europese drempel.
- Het moet gaan om levering van wegvoertuigen.
- Er moet rekening worden gehouden met de energie- en milieueffecten van de voertuigen (dus van de wegvoertuigen) tijdens hun operationele levensduur. In dit verband verwijst men in dit artikel naar artikel 5, § 1, van dit koninklijk besluit.

Voor leasing van personenvoertuigen die aangekocht worden door federale aanbestedende diensten dient bijkomend rekening gehouden te worden met de omzendbrief 307 quinquies (8 en 9).

Het moet duidelijk zijn dat het enkel die voertuigen betreft die speciaal voor het in artikel 3 beschreven doel werden geproduceerd. Bijgevolg vallen autobussen om bijvoorbeeld militair personeel te vervoeren van plaats A naar plaats B of auto's voor het vervoer van hogere officieren (niet limitatieve opsomming) wel degelijk onder de toepassing van dit koninklijk besluit.

Het is belangrijk om het Verslag aan de Koning tevens te lezen. Dit verslag bevat bijkomende commentaar die de lezer zal toelaten om dit artikel beter te begrijpen.

Artikel 5.

Tekst van het verslag aan de Koning

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 5, §§ 2 en 3, van de richtlijn.

Paragraaf 1 bepaalt de operationele energie- en milieueffecten die verbonden zijn aan het gebruik van een voertuig en waarmee minstens rekening moet worden gehouden, terwijl paragraaf 2 de mogelijkheden aanreikt die afzonderlijk of samen kunnen worden gebruikt om aan de eisen terzake te kunnen voldoen. In zijn advies heeft de Raad van State gewezen op een gebrek aan overeenstemming tussen de Nederlandse en de Franse tekst van het ontwerp wat betreft de terminologie "operationele-, energie- en milieueffecten" versus "des incidences énergétique et environnementale". Nader onderzoek van de bronteksten heeft evenwel uitgewezen dat het bedoelde gebrek aan overeenstemming rechtstreeks voortvloeit uit de verschillende tekstversies van Richtlijn 2009/33/EG. Uit de interpretatieve vergelijking van de verschillende tekstversies en met name gelet op de Duitse en Engelse bewoordingen ("anfallenden Energie- und Umweltauswirkungen" respectievelijk "operational energy and environmental impacts") is gebleken dat zich een aanpassing opdringt van zowel de Nederlandse als de Franse tekst van het ontwerp. Daarom is uiteindelijk geopteerd voor de bewoordingen "operationele energie- en milieueffecten" respectievelijk "incidences énergétique et environnementale opérationnelles".

Tekst van het koninklijk besluit

§ 1. De aanbestedende instantie houdt ten minste rekening met de volgende operationele energie- en milieueffecten :

- 1° het energieverbruik,
- 2° de uitstoot van CO₂, en
- 3° de uitstoot van NO_x, NMHC en fijne stofdeeltjes.

De aanbestedende instantie kan daarnaast ook andere milieueffecten in aanmerking nemen.

§ 2. Aan de in artikel 4 en § 1 van dit artikel bedoelde eisen wordt voldaan door het gebruik van één of elke van de volgende methodes :

- 1° door in de opdrachtdocumenten technische specificaties op te nemen inzake energie- en milieuprestaties met betrekking tot elk van de in aanmerking genomen effecten, alsmede eventuele bijkomende milieueffecten;
- 2° door energie- en milieueffecten in aanmerking genomen als gunningscriterium te gebruiken. Indien met de kostprijs van deze effecten rekening wordt gehouden bij de gunning, wordt gebruik gemaakt van de in artikel 6 vastgestelde methode.

Commentaar

1) De omzendbrief 307 quinquies

In § 1 van het KB worden de energie- en milieueffecten opgesomd waarmee de aanbestedende instantie rekening moet houden bij de opdracht van levering voor wegvoertuigen die onder het toepassingsgebied van dit koninklijk besluit vallen. De aanbestedende instantie mag ook bijkomende milieueffecten in aanmerking nemen (art. 5 §2 1°).

Rekening houdend met omzendbrief 307 quinquies voor de federale overheidsdiensten, dient voor personenwagens bijkomend rekening gehouden te worden met de volgende vereisten:

- op het ogenblik dat de voertuigen worden aangeschaft, moeten de geldende euro-normen worden gerespecteerd [307 quinquies, (4)]
- voor alle nieuwe dieselveertuigen mag de emissie van kleine stofdeeltjes niet meer bedragen dan 5 mg/km. Dit is in de praktijk het geval vanaf de EURO V norm die vanaf 1 januari 2011 van toepassing is geworden voor alle personenwagens en lichte bedrijfswagens.

De omzendbrief 307 quinquies voor personenwagens geeft de minimum ecoscores aan waarmee bij de aankoop van personenwagens (benzine, diesel of gas) rekening moet worden gehouden. De ecoscore wordt berekend op basis van de volgende milieueffecten: een aandeel van 50% voor broeikasgassen (CO₂, CH₄ en N₂O), een aandeel van 40% voor luchtkwaliteit (CO, HC, NO_x, PM en SO₂) en een aandeel van 10% voor geluidsemisies [in dB(A)].

De omzendbrief voor personenwagens houdt dus, via de ecoscore, rekening met meer milieueffecten dan het koninklijk besluit. De toepassing van de ecoscore is dus zeker niet in strijd met art. 5 §1 van het KB en wordt zelfs aangeraden vanuit milieuoogpunt.

Voor de personenvoertuigen geeft de omzendbrief 307quinquies dus een mooie illustratie van de wijze waarop artikel 5, § 2, 1^o van dit koninklijk besluit kan worden toegepast.

2) Toepassen van 307 quinquies of het KB?

De aanbestedende instantie die andere milieueffecten wenst in rekening te brengen, moet evenwel weten waaraan zij begint. Vooraleer bijkomende milieueffecten in de bestekken te vermelden, worden deze bij voorkeur getoetst aan de vier pijlers van het Europees Verdrag. Vooral het transparantie- en gelijkheidsbeginsel zullen bij deze controle van groot belang zijn.

In § 2 van het KB wordt uitgelegd op welke wijze de aanbestedende instantie bij het gunnen van overheidsopdrachten en opdrachten rekening kan houden met de energie- en milieueffecten.

Twee mogelijkheden worden opgesomd in art. 5 §2.

Vooraleer met de bespreking van deze mogelijkheden te beginnen is het aangewezen om de aanbestedende instanties erop te wijzen dat ze geen derde mogelijkheid mogen ontwikkelen. Eén van de in § 2 opgesomde methoden **moet** bijgevolg worden toegepast!

Zoals hoger vermeld, kan gesteld worden dat voor personenwagens de toepassing van omzendbrief 307 quinquies volledig past binnen het KB en vanuit milieuoogpunt aan te bevelen is. Voor lichte bedrijfsvoertuigen (N1), zware bedrijfsvoertuigen (N2, N3) en bussen (M2, M3) is de toepassing van het KB art 5 en 6 aan te bevelen.

a) Voor personenwagen:

Indien de aanbestedende instantie kiest om in de opdrachtdocumenten **technische specificaties** op te nemen inzake energie- en milieuprestaties met betrekking tot elk van de in aanmerking genomen effecten, eventueel aangevuld met bijkomende milieueffecten, is één van de pistes gebruik te maken van de ecoscore (www.ecoscore.be). Deze techniek wordt toegepast in de omzendbrief 307 quinquies.

Concreet bekeken vermeldt de aanbestedende instantie in de opdrachtdocumenten een minimum ecoscore die op straffe van technische onregelmatigheid van de offerte, moet worden gerespecteerd. Indien het een wegvoertuig betreft dat tot één van de categorieën van de omzendbrief 307quinquies behoort, mag de vermelde ecoscore nooit lager bedragen dan deze vermeld in de voormelde omzendbrief.

Bij de evaluatie van de verschillende regelmatige offertes in het raam van het **gunningscriterium** 'milieuvriendelijkheid van het voertuig', kan een hogere quotatie worden toegekend indien een voertuig met een hogere ecoscore wordt aangeboden. De ecoscore-methodologie kan zonder enig probleem worden toegepast voor de voertuigen waarvoor op de voormelde website een ecoscore vermeld staat, zoniet moet de ecoscore worden berekend aan de hand van de gegevens verstrekt door de fabrikant van het wegvoertuig. De omzendbrief 307 quinquies (13.3.) verwijst naar een minimumgewicht van 15 %.

Terloops wordt er op gewezen dat het KB toelaat energie- en milieuaspecten in de technische specificaties en/of de gunningscriteria te gebruiken zoals bedoeld in artikel 5, § 2, 2^o en waarnaar wordt verwezen in artikel 6. Vermits art. 6 van het KB is gebaseerd op een Life Cycle Costing (LCC) analyse en de omzendbrief op de ecoscore-methodologie, is art.6 niet meer in lijn met de omzendbrief 307 quinquies. Problematisch hoeft dit niet te zijn vermits art. 5 §2 het gebruik van verschillende methodologieën toelaat. Daar de omzendbrief echter louter focust op milieuaspecten en niet op energieaspecten, dient er wel een bijkomende verwijzing naar het bevoordelen van wagens met een laag energieverbruik in het bestek gemaakt te worden.

b) Voor lichte bedrijfsvoertuigen (N1), zware bedrijfsvoertuigen (N2, N3) en bussen (M2, M3) is de toepassing van het KB aan te bevelen.

Twee mogelijkheden worden opgesomd in art. 5 §2.

Indien de energie- en milieuaspecten als gunningscriterium worden gebruikt zoals bedoeld in artikel 5, § 2, 2^o van dit koninklijk besluit, wordt verwezen naar artikel 6 van dit koninklijk besluit.

In verband met artikel 5, § 2, 1^o moet de aanbestedende instantie in het bestek alle bijkomende milieu- en energieaspecten vermelden waarmee zij rekening zal houden. In het bestek moet de gunningsmethode duidelijk worden uiteengezet alsook het gewicht van elk in aanmerking genomen element.

Artikel 6.

Tekst: Verslag aan de Koning

Dit artikel voorziet in de omzetting van artikel 6 van de richtlijn, betreffende de methodologie voor de berekening van de operationele levensduurkosten, wanneer bij de gunning rekening wordt gehouden met de kostenweerslag van de energie- en milieueffecten.

Volgens paragraaf 3 van artikel 6 wordt het aantal afgelegde kilometers dat in aanmerking wordt genomen naargelang het voertuigtype, vastgesteld in tabel 3 van de bijlage bij dit besluit. De aanbestedende instantie kan dit aantal evenwel aanpassen op basis van haar behoeften.

Tekst van het koninklijk besluit

§ 1. De operationele levensduurkosten van het energieverbruik, de CO₂-uitstoot alsook de uitstoot van verontreinigende stoffen die zijn opgenomen in tabel 2 van de bijlage bij dit besluit en die zijn gekoppeld aan het gebruik van de te leveren voertuigen, worden als volgt gekwantificeerd en berekend :

1° de operationele levensduurkosten van het energieverbruik van een voertuig worden met behulp van de volgende methodologie berekend :

- a) het brandstofverbruik per kilometer van een voertuig als bedoeld in paragraaf 2 wordt gemeten in eenheden van energieverbruik per kilometer ongeacht of dit direct vermeld wordt of niet. Indien het brandstofverbruik in verschillende eenheden vermeld wordt, zal deze op basis van de in tabel 1 van de bijlage van dit besluit vastgestelde omrekeningsfactoren voor de energie-inhoud van de verschillende brandstoffen uitgedrukt worden in energieverbruik per kilometer;
- b) er wordt één monetaire waarde per energie-eenheid gebruikt. Deze waarde geeft de laagste kosten weer per energie-eenheid van benzine of diesel vóór belasting die als vervoersbrandstof wordt gebruikt.
- c) de operationele levensduurkosten van het energieverbruik van een voertuig worden berekend door de vermenigvuldiging van het afgelegde aantal kilometers tijdens de levensduur als bedoeld in paragraaf 3, in voorkomend geval rekening houdend met het reeds afgelegde aantal kilometers, met het energieverbruik als bedoeld in a) en met de kosten per energie-eenheid als bedoeld in b);

2° de operationele levensduurkosten van de CO₂-uitstoot van een voertuig worden berekend door de vermenigvuldiging van het afgelegde aantal kilometers tijdens de levensduur als bedoeld in paragraaf 3, in voorkomend geval rekening houdend met het reeds afgelegde aantal kilometers, met de CO₂-uitstoot uitgedrukt in kilogram per kilometer overeenkomstig paragraaf 2 en met de in tabel 2 van de bijlage bij dit besluit vastgestelde marge voor de kosten per kilogram;

3° de operationele levensduurkosten voor de uitstoot van in tabel 2 van de bijlage bij dit besluit opgenomen verontreinigende stoffen door een voertuig, worden berekend door de optelling van de operationele levensduurkosten voor de uitstoot van NO_x, NMHC en fijne stofdeeltjes.

De operationele levensduurkosten voor elke verontreinigende stof wordt berekend door de vermenigvuldiging van het afgelegde aantal kilometers tijdens de levensduur als bedoeld in paragraaf 3, in voorkomend geval rekening houdend met het reeds afgelegde aantal kilometers, met de emissies, in grammen per kilometer als bedoeld in paragraaf 2, en de respectieve kosten per gram. Voor de prijs worden de gemiddelde waarden opgenomen in tabel 2 van de bijlage bij dit besluit gebruikt.

De aanbestedende instantie kan hogere kosten toepassen, op voorwaarde dat deze kosten de in tabel 2 van de bijlage bij dit besluit vermelde relevante waarde, vermenigvuldigd met een factor 2, niet overschrijdt.

§ 2. Het brandstofverbruik alsook de CO₂-uitstoot en de uitstoot van verontreinigende stoffen zoals opgenomen in tabel 2 van de bijlage bij dit besluit per afgelegde kilometer, worden gebaseerd op de gestandaardiseerde testprocedures van de Unie voor voertuigen waarvoor dergelijke testprocedures in de regelgeving van de Unie inzake typekeuring voor een aantal voertuigen zijn vastgesteld.

Wanneer een voertuig niet onder de gestandaardiseerde testprocedures van de Unie valt, wordt de vergelijkbaarheid van de verschillende aanbiedingen gewaarborgd door het gebruik van algemeen erkende testprocedures, of resultaten van tests voor de overheid, of door informatie die is meegedeeld door de fabrikant.

§ 3. Wanneer niet op andere wijze omschreven in de opdrachtdocumenten, geschiedt het vaststellen van het aantal afgelegde kilometers tijdens de levensduur van een voertuig op basis van tabel 3 van de bijlage bij dit besluit.

Commentaar

Dit artikel is enkel relevant indien de aanbestedende instantie gebruik maakt van artikel 5, § 2, 2° van dit koninklijk besluit.

Bij de berekening van de verschillende totalen wordt in verband met tabel 2 [Kosten van de uitstoot door het wegvervoer (prijspeil 2007)], voor de CO₂, aangeraden om de waarde 0.035 EUR/kg te gebruiken, het gemiddelde tussen 0.03 en 0.04 EUR/kg, zoals vermeld in tabel 2.

Voor de uitstoot voor een wegvoertuig aan CO₂, NO_x, NMHC en fijne stofdeeltjes te bepalen gaan de aanbestedende entiteiten bij voorkeur als volgt te werk:

- Indien het wegvoertuig opgenomen is in de website www.ecoscore.be, dienen de waarden aan CO₂, NO_x, NMHC en fijne stofdeeltjes te worden genomen die op deze website vermeld staan.
- Indien het wegvoertuig niet vermeld staat op voormelde website, moeten de gegevens aangereikt door de fabrikant van het voertuig worden gehanteerd. In de opdrachtdocumenten moet deze methodologie duidelijk worden vermeld (transparantie).

Overige tips:

Artikel 6, § 1, 1° b):

Op de website www.petrolfed.be vindt men de prijzen van de brandstoffen voor voertuigen. Wat betreft het tijdstip van lezing, is een mogelijkheid de dag van de opening van de offertes of de uiterste datum waarop de offerte bij de aanbestedende instantie moet worden ingediend.

Artikel 6, § 1, 1° c):

Het aantal kilometers moet in het bestek gepreciseerd worden indien deze afwijkt van tabel 3.

Artikel 6, § 1, 2°: in het bestek de waarde bepalen binnen de vork.

Artikel 6, § 1, 3°, laatste alinea: in het bestek moeten de waarden worden vermeld indien zij afwijken van waarden vermeld in tabel 2 met een vermenigvuldigingsfactor van maximum 2.

Artikel 6, § 2: voor de voertuigen die inzake het bepalen van de CO₂-uitstoot niet gedekt zijn door een door de Europese Unie genormaliseerde proefprocedure [maart 2011 geldt dit voor zware bedrijfsvoertuigen (N2, N3) en bussen (M2, M3)], moet de procedure in het bestek worden beschreven.

Wat betreft het gewicht van het gunningscriterium inzake de milieuaspecten voor personenwagens, moet rekening worden gehouden met de omzendbrief 307quinquies (minimum 15 %)

Als bijlage worden twee voorbeelden gevoegd van de wijze waarop de kost voor het energieverbruik, de kost voor de CO₂-uitstoot en de kost voor de vervuilende uitstoot, geïllustreerd wordt.

Artikel 7.

Tekst van het verslag aan de Koning

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.

Tekst van het koninklijk besluit

De Eerste Minister wijzigt de bijlage bij dit besluit om rekening te houden met de door de Europese Commissie aangebrachte aanpassingen aan de inflatie en de technische vooruitgang van de waarden voor de berekening van de operationele levensduurkosten van wegvoertuigen.

Commentaar

In artikel 7 wordt de Eerste Minister aangeduid als gemachtigde om de bijlage bij dit besluit te wijzigen, indien een wijziging zich opdringt.

Algemene opmerking – aandachtspunt.

Terloops wordt vermeld dat deze nota niet ingaat op controle, indexering, budgettaire en verzekeringsaspecten die beschreven staan in omzendbrief 307 quinquies. Deze nota is dus geen vervanging van de omzendbrief.

Bijlage

Excelandocument dat de volgende sheets bevat:

- Een lege template die toelaat om de kosten voor het energieverbruik en de uitstoot van een wegvoertuig te berekenen (benzine en diesel);
- Een voorbeeld van de wijze waarop de kosten voor het energieverbruik en de uitstoot van een wegvoertuig moet worden berekend (benzine en diesel);
- Een voorbeeld voor twee voertuigen van het merk Opel van de uitstoot per km, opgesplitst in de verschillende voor het milieu vervuilende stoffen, met vermelding van hun ecoscore;
- Samenstelling van de maximumprijs voor brandstoffen.