

FEDERALE OVERHEIDSDIENST
KANSELARIJ VAN DE EERSTE MINISTER

N. 2010 — 4247

[C - 2010/21131]

20 DECEMBER 2010. — Koninklijk besluit inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen in het kader van overheidsopdrachten

VERSLAG AAN DE KONING

Sire,

Dit ontwerp heeft tot doel om wat betreft de verwerving van wegvoertuigen ressorterend onder de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten, te voorzien in de omzetting van de bepalingen van Richtlijn 2009/33/EG van 23 april 2009 van het Europees Parlement en de Raad inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen. Deze richtlijn kadert in het duurzaam ontwikkelingsbeleid van de Europese Unie en beoogt meer bepaald het nemen van specifieke maatregelen ter verbetering van energie-efficiëntie en energiebesparing, de integratie van de doelstellingen inzake klimaatverandering in het vervoers- en energiebeleid, alsmede specifieke maatregelen in de vervoerssector om het energiegebruik en de emissie van broeikasgassen aan te pakken (zie overweging 3 van de richtlijn).

Volgens overweging 11 van de richtlijn heeft deze "ten doel de markt voor schone en energiezuinige wegvoertuigen te stimuleren, en in het bijzonder — aangezien dit een wezenlijke invloed op het milieu zou hebben — de markt voor gestandaardiseerde voertuigen die in grotere hoeveelheden worden gefabriceerd zoals personenauto's, bussen, touringcars en vrachtwagens te beïnvloeden, door een dermate grote vraag naar schone en energiezuinige wegvoertuigen te bewerkstelligen dat fabrikanten en de industrie ertoe worden aangespoord te investeren in en meer werk te maken van de ontwikkeling van voertuigen met een gering energiegebruik en een lage uitstoot van CO₂ en verontreinigende stoffen."

Zoals verder zal blijken, is in dit ontwerp, met inbegrip van de bijlage, rekening gehouden met de overwegend formele opmerkingen van de Raad van State in zijn advies van 25 november 2010.

Artikel 1. Dit artikel verwijst naar bovengenoemde Richtlijn 2009/33/EG, overeenkomstig artikel 11, tweede lid, ervan.

Art. 2. 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.

Art. 3. 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 richtlijn 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 materiële toepassingsgebied beperkt tot de overheidsopdrachten en de opdrachten waarvan het geraamd bedrag de drempel voor de Europese bekendmaking bereikt.

SERVICE PUBLIC FEDERAL
CHANCELLERIE DU PREMIER MINISTRE

F. 2010 — 4247

[C - 2010/21131]

20 DECEMBRE 2010. — Arrêté royal relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie dans le cadre des marchés publics

RAPPORT AU ROI

Sire,

Ce projet a pour objet de transposer, pour ce qui concerne l'acquisition des véhicules ressortissant de la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services, les dispositions de la Directive 2009/33/CE du 23 avril 2009 du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Cette directive s'inscrit dans la politique européenne de développement durable de l'Union européenne et vise plus précisément la prise de mesures spécifiques en faveur de l'efficacité énergétique et des économies d'énergie, l'intégration des objectifs relatifs au changement climatique dans les politiques en matière de transport et d'énergie, et la prise de mesures spécifiques dans le secteur des transports en vue de réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre (voir le considérant 3 de la directive).

Selon le considérant 11 de la directive, celle-ci "vise à promouvoir le marché des véhicules de transport routier propres et économes en énergie et, tout particulièrement — compte tenu de l'incidence environnementale importante qui en résulterait — à influencer le marché des véhicules standardisés produits dans les plus grandes quantités, tels les voitures particulières, les bus, les cars ou les poids lourds, en garantissant un niveau de demande de véhicules de transport routier propres et économes en énergie qui soit suffisamment important pour encourager les fabricants et l'industrie à investir et à poursuivre le développement de véhicules à faibles consommations d'énergie, émissions de CO₂ et émissions de polluants. ».

Ainsi qu'il apparaîtra plus loin, il est tenu compte dans ce projet, en ce compris l'annexe, des remarques essentiellement formelles formulées par le Conseil d'Etat dans son avis du 25 novembre 2010.

Article 1^{er}. Cet article se réfère à la Directive 2009/33/CE précitée, conformément à ce qu'impose l'article 11, alinéa 2, de celle-ci.

Art. 2. 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.

Art. 3. L'alinéa 1^{er} 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.

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 voorschrijven 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.

Art. 4 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.

Art. 5 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 te raken 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 "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".

Art. 6 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.

Art. 7 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.

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.

Art. 4 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, §§ 1^{er} 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.

Art. 5 Cet article transpose l'article 5, §§ 2 et 3, de la directive.

Le paragraphe 1^{er} 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 français 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 français. C'est pourquoi il a finalement été opté respectivement pour les expressions "operationele energie- en milieueffecten" et "incidences énergétique et environnementale opérationnelles".

Art. 6 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.

Art. 7 Cet article permet au Premier Ministre de modifier l'annexe du présent arrêté afin de tenir compte des adaptations au progrès technique que la Commission européenne pourrait apporter à l'annexe de la Directive 2009/ 33/ CE en vertu de l'article 7 de celle-ci.

Ces adaptations ne peuvent concerner que des éléments non essentiels de la directive.

Art. 8 Dit artikel bepaalt de datum van inwerkingtreding van dit besluit.

Art. 9 Volgens dit artikel is de Eerste Minister belast met de uitvoering van dit besluit.

Ik heb de eer te zijn,

Sire,
van Uwe Majesteit,
de zeer eerbiedige
en zeer getrouwe dienaar,
De Eerste Minister,
Y. LETERME

Art. 8 Cet article fixe la date d'entrée en vigueur du présent arrêté.

Art. 9 Cet article précise que le Premier Ministre est chargé de l'exécution du présent arrêté.

J'ai l'honneur d'être,

Sire,
de votre Majesté,
le très respectueux
et très fidèle serviteur,
Le Premier Ministre,
Y. LETERME

ADVIES 48893/1 VAN 25 NOVEMBER 2010
VAN DE AFDELING WETGEVING VAN DE RAAD VAN STATE

De Raad van State, afdeling Wetgeving, eerste kamer, op 3 november 2010 door de Eerste Minister verzocht hem, binnen een termijn van dertig dagen, van advies te dienen over een ontwerp van koninklijk besluit "inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen in het kader van overheidsopdrachten", heeft het volgende advies gegeven:

Rekening houdend met het tijdstip waarop dit advies gegeven wordt, vestigt de Raad van State de aandacht op het feit dat, wegens het ontslag van de regering, de bevoegdheid van deze laatste beperkt is tot het afhandelen van de lopende zaken. Dit advies wordt evenwel gegeven zonder dat wordt nagegaan of dit ontwerp in die beperkte bevoegdheid kan worden ingepast, aangezien de afdeling Wetgeving geen kennis heeft van het geheel van de feitelijke gegevens welke de regering in aanmerking kan nemen als ze te oordelen heeft of het vaststellen of het wijzigen van een verordening noodzakelijk is.

Met toepassing van artikel 84, § 3 eerste lid, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973, heeft de afdeling Wetgeving zich toegespitst op het onderzoek van de bevoegdheid van de steller van de handeling, van de rechtsgrond, alsmede van de vraag of aan de te vervullen vormvereisten is voldaan.

Strekking en rechtsgrond van het ontwerp

1. Het om advies voorgelegde ontwerp van koninklijk besluit verplicht aanbestedende instanties ertoe bij de gunning van opdrachten die betrekking hebben op de levering van wegvoertuigen rekening te houden met de energie- en milieueffecten van de betrokken voertuigen tijdens hun operationele levensduur. In het ontwerp worden daartoe de energie- en milieueffecten opgesomd waarmee de aanbestedende instantie ten minste dient rekening te houden, evenals de methodes die daarbij kunnen worden aangewend en de wijze waarop de voornoemde effecten kunnen worden gekwantificeerd en berekend.

In de ontworpen regeling worden derhalve een aantal algemene regels betreffende het gebruik van welbepaalde gunningscriteria en technische specificaties geformuleerd die gelden ten aanzien van alle aanbestedende instanties in de zin van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten. De regeling valt bijgevolg in de federale bevoegdheid in te passen.

Het ontwerp zet diverse bepalingen van Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen, om in het interne recht.

2. Voor de ontworpen regeling kan rechtsgrond worden gevonden in de bepalingen van de wet van 24 december 1993 waarnaar wordt verwezen in het eerste lid van de aanhef van het ontwerp, met dien verstande dat ook artikel 41 van die wet kan worden geacht het ontwerp tot rechtsgrond te strekken, aangezien erin de artikelen 6 tot 12, 18, 18bis en 19, 22 en 23 van de wet van toepassing worden verklaard op de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten in de sectoren water, energie, vervoer en postdiensten.

In het eerste lid van de aanhef wordt ook gerefereerd aan artikel 13, tweede lid, van de wet van 24 december 1993. Die bepaling biedt voor het ontwerp evenwel geen rechtsgrond daar erin geen voorwaarden worden bepaald waaraan de keuze van de wijze van gunnen is onderworpen.

AVIS 48893/1 DU 25 NOVEMBRE 2010
DE LA SECTION DE LEGISLATION DU CONSEIL D'ETAT

Le Conseil d'Etat, section de législation, première chambre, saisi par le Premier Ministre, le 3 novembre 2010, d'une demande d'avis, dans un délai de trente jours, sur un projet d'arrêté royal relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie dans le cadre des marchés publics", a donné l'avis suivant:

Compte tenu du moment où le présent avis est donné, le Conseil d'Etat attire l'attention sur le fait qu'en raison de la démission du Gouvernement, la compétence de celui-ci se trouve limitée à l'expédition des affaires courantes. Le présent avis est toutefois donné sans qu'il soit examiné si le projet relève bien de la compétence ainsi limitée, la section de législation n'ayant pas connaissance de l'ensemble des éléments de fait que le Gouvernement peut prendre en considération lorsqu'il doit apprécier la nécessité d'arrêter ou de modifier des dispositions réglementaires.

En application de l'article 84, § 3 alinéa 1^{er}, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973, la section de législation a fait porter son examen essentiellement sur la compétence de l'auteur de l'acte, le fondement juridique et l'accomplissement des formalités prescrites.

Portée et fondement juridique du projet

1. Le projet d'arrêté royal soumis pour avis oblige les autorités adjudicatrices, lors de la passation de marchés de fournitures de véhicules de transport routier, à tenir compte des incidences énergétiques et environnementales des véhicules concernés pendant toute leur durée de vie. Le projet énumère à cet effet les incidences énergétiques et environnementales dont l'autorité adjudicatrice doit au moins tenir compte ainsi que les méthodes qui peuvent être appliquées et la manière dont les incidences susvisées peuvent être quantifiées et calculées.

Les dispositions en projet formulent dès lors un certain nombre de règles générales concernant l'utilisation de critères d'adjudication bien déterminés et de spécifications techniques qui s'appliquent à l'égard de toutes les autorités adjudicatrices au sens de la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services. Les dispositions relèvent par conséquent de la compétence fédérale.

Le projet transpose en droit interne différentes dispositions de 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.

2. Les dispositions en projet tirent leur fondement juridique des dispositions de la loi du 24 décembre 1993 auxquelles fait référence le premier alinéa du préambule du projet, étant entendu que l'article 41 de cette loi peut lui aussi être considéré comme procurant un fondement juridique au projet dès lors qu'il déclare les articles 6 à 12, 18, 18bis et 19, 22 et 23 de la loi applicables aux marchés publics de travaux, fournitures et services dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux.

Le premier alinéa du préambule fait également référence à l'article 13, alinéa 2, de la loi du 24 décembre 1993. Cette disposition ne procure toutefois aucun fondement juridique au projet dès lors qu'elle n'établit pas de conditions régissant le choix du mode de passation.

Onderzoek van de tekst

Aanhef

1. Rekening houdend met hetgeen is opgemerkt omtrent de rechtsgrond van de ontworpen regeling schrijve men aan het einde van het eerste lid van de aanhef van het ontwerp :

“ ... voor aanneming van werken, leveringen en diensten, artikelen 1, § 1, tweede lid, 2, tweede lid, 22, 41, gewijzigd bij de wetten van 8 april 2003 en 8 juni 2008, 43, § 1, eerste lid, 59, § 1, vervangen bij het koninklijk besluit van 18 juni 1996, 62, vierde lid, en 65, eerste lid.”.

2. Onmiddellijk na het lid van de aanhef waarin wordt verwezen naar het advies van de inspecteur van Financiën van 14 oktober 2010 moet het volgende lid worden toegevoegd :

“Gelet op de akkoordbevinding van de Staatssecretaris voor Begroting, d.d. 18 oktober 2010.”.

Artikel 1

Aangezien de ontworpen regeling beoogt slechts de gedeeltelijke omzetting van Richtlijn 2009/33/EG, late men artikel 1 van het ontwerp aanvangen met de woorden “Dit besluit voorziet in de gedeeltelijke omzetting van...”.

Artikel 2

1. In het verslag aan de Koning wordt met betrekking tot artikel 2 onder meer het volgende verduidelijkt :

“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.”

Ermeë rekening houdend dat sommige overheidsopdrachten en opdrachten die worden “bedoeld” in de wet overheidsopdrachten geheel of gedeeltelijk van het toepassingsgebied van die wet worden uitgesloten (1), kan duidelijkheidshalve worden overwogen om artikel 2, 2°, van het ontwerp te redigeren als volgt :

“overheidsopdracht en opdracht: de overheidsopdracht waarop Boek I van de wet overheidsopdrachten van toepassing is en de opdracht waarop Boek II van dezelfde wet van toepassing is;”.

2. Om dezelfde reden als vermeld onder 1, worden aan het einde van de omschrijving van “aanbestedende instantie”, in artikel 2, 3°, van het ontwerp, de woorden “als bedoeld in de wet overheidsopdrachten” beter vervangen door de woorden “waarop de wet overheidsopdrachten van toepassing is;”.

3. Het verdient aanbeveling om de lijst van definities in artikel 2 van het ontwerp aan te vullen met een omschrijving van het begrip “opdrachtdocumenten” (2).

Artikel 3

In artikel 3, tweede lid, 3°, van het ontwerp worden de overheidsopdrachten en de opdrachten die betrekking hebben op de levering van “mobiele machines” uitgesloten van de toepassing van het ontworpen besluit. In het verslag aan de Koning worden een aantal voorbeelden vermeld van dergelijke mobiele machines, zoals vorkheftrucks en zelftrekkende grasmaaiers. Vraag is of de rechtszekerheid er niet mee zou zijn gediend indien een omschrijving zou worden gegeven van de beoogde mobiele machines. In voorkomend geval kan daarvoor inspiratie worden gevonden in de omschrijving van dat begrip in artikel 3, lid 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 (3).

Artikel 4

Ter wille van de leesbaarheid late men artikel 4 van het ontwerp in de Nederlandse tekst aanvangen als volgt: “Wanneer ze een in artikel 3, eerste lid, vermelde overheidsopdracht of opdracht...”.

Artikel 5

1. In de inleidende zin van artikel 5, § 1, eerste lid, van het ontwerp, stemmen de woorden “operationele-, energie- en milieueffecten”, in de Nederlandse tekst, niet overeen met de woorden “des incidences énergétique et environnementale”, in de Franse tekst. Deze discordantie moet worden verholpen.

2. Ter wille van de leesbaarheid schrijve men aan het einde van de inleidende zin van artikel 5, § 2, van het ontwerp “van één of elke van de volgende methodes:” (Frans: “à une ou à chacune des deux méthodes suivantes:”).

Examen du texte

Préambule

1. Compte tenu de ce qui a été relevé quant au fondement juridique des dispositions en projet, on écrira à la fin du premier alinéa du préambule du projet :

« ... marchés de travaux, de fournitures et de services, les articles 1^{er}, § 1^{er}, alinéa 2, 2, alinéa 2, 22, 41, modifié par les lois des 8 avril 2003 et 8 juin 2008, 43, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 59, § 1^{er}, remplacé par l’arrêté royal du 18 juin 1996, 62, alinéa 4, et 65, alinéa 1^{er};”.

2. Immédiatement après l’alinéa du préambule faisant référence à l’avis de l’inspecteur des Finances du 14 octobre 2010, il y a lieu d’ajouter l’alinéa suivant :

« Vu l’accord du Secrétaire d’Etat au Budget, donné le 18 octobre 2010;”.

Article 1^{er}

Dès lors que les dispositions en projet ne visent que la transposition partielle de la Directive 2009/33/CE, on commencera l’article 1^{er} du projet par les mots “Le présent arrêté transpose partiellement la...”.

Article 2

1. Le rapport au Roi précise notamment ce qui suit en ce qui concerne l’article 2:

« 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.”

Compte tenu du fait que certains marchés publics et marchés “visés” dans la loi sur les marchés publics sont exclus en tout ou en partie du champ d’application de cette loi (1), il peut être envisagé, par souci de clarté, de rédiger l’article 2, 2°, du projet comme suit :

« marché public et marché: le marché public auquel s’applique le Livre I^{er} de la loi relative aux marchés publics et le marché auquel s’applique le Livre II de la même loi;”.

2. Pour les mêmes motifs que ceux qui sont mentionnés sous 1, il vaut mieux, à la fin de la définition de l’“autorité adjudicatrice” inscrite à l’article 2, 3°, du projet, remplacer les mots “au sens de la loi relative aux marchés publics” par les mots “auxquels s’applique la loi relative aux marchés publics;”.

3. Il est recommandé de compléter la liste de définitions de l’article 2 du projet par une définition de la notion de “documents du marché” (2).

Article 3

A l’article 3, alinéa 2, 3°, du projet, les marchés publics et les marchés concernant la fourniture de “machines mobiles” sont exclus de l’application de l’arrêté en projet. Le rapport au Roi mentionne un certain nombre d’exemples de telles machines mobiles, comme les chariots-élévateurs à fourche et les tondeuses autotractées. La question se pose de savoir si, dans l’intérêt de la sécurité juridique, il ne serait pas recommandé de définir les machines mobiles visées. Le cas échéant, exemple peut être pris sur la définition de cette notion à l’article 3, paragraphe 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 moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (3).

Article 4

Par souci de lisibilité, on commencera l’article 4 du texte néerlandais du projet comme suit: “Wanneer ze een in artikel 3, eerste lid, vermelde overheidsopdracht of opdracht...”.

Article 5

1. Dans la phrase introductive de l’article 5, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, du projet, les mots “operationele-, energie- en milieueffecten”, dans le texte néerlandais, ne concordent pas avec les mots “des incidences énergétique et environnementale” (lire: “des incidences énergétiques et environnementales”) dans le texte français. Il convient de remédier à cette discordance.

2. Par souci de lisibilité, on écrira à la fin de la phrase introductive de l’article 5, § 2, du projet “à une ou à chacune des deux méthodes suivantes:” (en néerlandais: “van één of elke van de volgende methodes:”).

Artikel 6

1. Aan het einde van artikel 6, § 1, 3^e, eerste lid, van het ontwerp, kan ermee worden volstaan om melding te maken van "de gemiddelde waarden opgenomen in tabel 2 van de bijlage bij dit besluit".

2. In artikel 6, § 2, van het ontwerp vervange men in de Nederlandse tekst het woord "Gemeenschap" telkens door "Unie".

Artikel 8

Luidens artikel 8, eerste lid, van het ontwerp treedt de ontworpen regeling in werking op 4 december 2010, zijnde de datum waarop de lidstaten overeenkomstig artikel 11, lid 1, eerste alinea, van Richtlijn 2009/33/EG aan die richtlijn dienen te voldoen.

Afgezien van de vaststelling dat, gelet op de aard van de ontworpen regeling, een termijn van inwerkingtreding van tien dagen na de bekendmaking, meer passend zou zijn, moet erop worden gewezen dat de ontworpen regeling zich niet leent tot terugwerkende kracht.

Daarenboven rijst de vraag of niet tevens in een overgangsregeling moet worden voorzien ten aanzien van overheidsopdrachten en opdrachten die worden bekendgemaakt op of na 4 december 2010, doch vóór de datum van bekendmaking van het ontworpen besluit. Dezelfde vraag rijst met betrekking tot uitnodigingen die worden verstuurd op of na 4 december 2010, doch vóór de datum van bekendmaking van het ontworpen besluit.

Bijlage

1. Naar analogie van de bewoordingen die worden gebruikt in artikel 6, § 3 van het ontwerp, redigere men het opschrift van tabel 3 van de bijlage in de Franse tekst als volgt:

"Kilométrage parcouru par des véhicules de transport routier pendant toute la durée de vie".

2. Nog in tabel 3 schrijve men in de Nederlandse tekst "(de categorieën M en N zijn gedefinieerd in Richtlijn 2007/46/EG)".

(1) Zie bijvoorbeeld de artikelen 1, § 2, eerste lid, en 41^{ter}, § 1, van de wet overheidsopdrachten.

(2) Vergelijk met artikel 2, § 1, 8^e, van het ontwerp van koninklijk besluit "gunning overheidsopdrachten", waarover de Raad van State, afdeling Wetgeving, advies 48.803/1 uitbrengt.

(3) In de betrokken richtlijnbevestiging wordt als een mobiele machine omschreven "een zelfaangedreven voertuig dat speciaal is ontworpen en gebouwd voor werkzaamheden en dat door zijn bouw niet geschikt is voor personen- of goederenvervoer". Volgens dezelfde bepaling worden machines die op het chassis van een motorvoertuig zijn gemonteerd niet als mobiele machines beschouwd.

De kamer was samengesteld uit:

De heren:

M. VAN DAMME, kamervoorzitter;

J. BAERT en W. VAN VAERENBERGH, staatsraden;

M. TISON en L. DENYS, assessoren van de afdeling Wetgeving,

Mevr. A. BECKERS, griffier.

De verslagen werden uitgebracht door de heer P. DEPUYDT, eerste auditeurafdelingshoofd, en de heer P. T'KINDT, adjunct-auditeur.

(...)

De griffier,

A. Beckers.

De voorzitter,

M. Van Damme.

20 DECEMBER 2010 — Ontwerp van koninklijk besluit inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen in het kader van overheidsopdrachten

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groet.

Gelet op de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten, de artikelen 1, § 1, tweede lid, 2, tweede lid, 22, 41, gewijzigd bij de wetten van 8 april 2003, 9 juli 2004 en 8 juni 2008, 43, § 1, 59, § 1, vervangen bij het koninklijk besluit van 18 juni 1996, 62, vierde lid, en 65, eerste lid;

Gelet op het advies van de Commissie voor de overheidsopdrachten, gegeven op 6 september 2010;

Article 6

1. A la fin de l'article 6, § 1^{er}, 3^e, alinéa 1^{er}, du projet, il peut suffire de faire état des "valeurs moyennes qui figurent dans le tableau 2 de l'annexe du présent arrêté".

2. A l'article 6, § 2, du projet, on remplacera dans le texte néerlandais le mot "Gemeenschap" chaque fois par "Unie".

Article 8

Aux termes de l'article 8 alinéa 1^{er}, du projet, les dispositions en projet entrent en vigueur le 4 décembre 2010, à savoir à la date à laquelle, conformément à l'article 11, paragraphe 1, premier alinéa, de la Directive 2009/33/CE, les Etats membres doivent satisfaire à cette directive.

Indépendamment du fait que, vu la nature des dispositions en projet, un délai d'entrée en vigueur de dix jours suivant la publication serait plus adéquat, il convient de relever que les dispositions en projet ne se prêtent pas à la rétroactivité.

En outre, la question se pose de savoir s'il ne conviendrait pas de prévoir un régime transitoire en ce qui concerne les marchés publics et les marchés publiés le 4 décembre 2010 ou ultérieurement, mais avant la date de publication de l'arrêté en projet. La même question se pose en ce qui concerne les invitations lancées le 4 décembre 2010 ou postérieurement mais avant la date de publication de l'arrêté en projet.

Annexe

1. Par analogie avec les termes employés à l'article 6, § 3 du projet, on rédigera le texte français de l'intitulé du tableau 3 de l'annexe comme suit:

« Kilométrage parcouru par des véhicules de transport routier pendant toute la durée de vie ».

2. Toujours dans le tableau 3, on écrira dans le texte néerlandais "(de categorieën M en N zijn gedefinieerd in Richtlijn 2007/46/EG)".

(1) Voir par exemple les articles 1^{er}, § 2, alinéa 1^{er}, et 41^{ter}, § 1^{er}, de la loi sur les marchés publics.

(2) Voir l'article 2, § 1^{er}, 8^e, du projet d'arrêté royal "relatif à la passation des marchés publics", sur lequel le Conseil d'Etat, section de Législation, rend l'avis 48.803/1.

(3) La disposition concernée de la directive définit comme suit une machine mobile: "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 ni de marchandises". Selon la même disposition, une machine montée sur un châssis de véhicule à moteur n'est pas considérée comme une machine mobile.

La chambre était composée de:

MM.:

M. VAN DAMME, président de chambre;

J. BAERT et W. VAN VAERENBERGH, conseillers d'Etat;

M. TISON et L. DENYS, assesseurs de la section de Législation;

Mme A. BECKERS, greffier.

Le rapport a été présenté par M. P. DEPUYDT, premier auditeur chef de section, et M. P. T'KINDT, auditeur adjoint.

La concordance entre la version néerlandaise et la version française a été vérifiée sous le contrôle de M. M. VAN DAMME.

Le greffier,

A. Beckers.

Le président,

M. Van Damme.

20 DECEMBRE 2010 — Projet d'arrêté royal relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie dans le cadre des marchés publics

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu la loi du 24 décembre 1993 relative aux marchés publics et à certains marchés de travaux, de fournitures et de services, les articles 1^{er}, § 1^{er}, alinéa 2, 2, alinéa 2, 22, 41, modifié par les lois du 8 avril 2003, 9 juillet 2004 et 8 juin 2008, 43, § 1^{er}, 59, § 1^{er}, remplacé par l'arrêté royal du 18 juin 1996, 62, alinéa 4, et 65, alinéa 1^{er};

Vu l'avis de la Commission des marchés publics, donné le 6 septembre 2010;

Gelet op het advies van de Inspecteur van Financiën, gegeven op 14 oktober 2010,

Gelet op de akkoordbevinding van de Staatssecretaris voor Begroting gegeven op 18 oktober 2010,

Gelet op het advies nr. 48.893/1 van de Raad van State, gegeven op 25 november 2010, met toepassing van artikel 84, § 1, eerste lid, 1°, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Eerste Minister en op het advies van de in Raad vergaderde Ministers,

Hebben Wij besloten en besluiten Wij :

Artikel 1. 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.

Art. 2 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.

Art. 3 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 zelfaangedreven voertuig dat speciaal is ontworpen en gebouwd voor werkzaamheden en dat door zijn bouw niet geschikt zijn voor personen- of goederenvervoer.

Art. 4 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.

Art. 5 § 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;

Vu l'avis de l'Inspecteur des Finances, donné le 14 octobre 2010,

Vu l'accord du Secrétaire d'Etat au Budget donné le 18 octobre 2010,

Vu l'avis du Conseil d'Etat n° 48.893/1, donné le 25 novembre 2010, en application de l'article 84, § 1^{er}, alinéa 1^{er}, 1°, des lois coordonnées sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur la proposition du Premier Ministre et de l'avis des Ministres qui en ont délibéré en Conseil,

Nous avons arrêté et arrêtons :

Article 1^{er}. 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.

Art. 2 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 I^{er} 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.

Art. 3 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.

Art. 4 Lorsqu'elle passe un marché public ou un marché visé à l'article 3 alinéa 1^{er}, l'autorité adjudicatrice tient compte des incidences énergétique et environnementale des véhicules pendant toute leur durée de vie, conformément à l'article 5, § 1^{er}, et applique au moins une des options prévues à l'article 5, § 2

Art. 5 § 1^{er}. L'autorité adjudicatrice tient au moins compte des incidences énergétique et environnementale opérationnelles suivantes :

1° la consommation d'énergie,

2° les émissions de CO₂ et

3° les émissions de NO_x, 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 § 1^{er} 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° door energie- en milieueffecten 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.

Art. 6 § 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.

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.

Art. 6 § 1^{er}. 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 NO_x, 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.

Art. 7. 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.

Art. 8. Dit besluit treedt in werking op 15 januari 2011.

De overheidsopdrachten en de opdrachten bekendgemaakt vóór deze datum of waarvoor, bij ontstentenis van een bekendmaking van aankondiging, vóór deze datum een uitnodiging wordt verstuurd om een aanvraag tot deelneming of een offerte in te dienen, zijn niet onderworpen aan dit besluit.

Art. 9. De Eerste Minister is belast met de uitvoering van dit besluit.

Gegeven te Brussel, 20 december 2010.

ALBERT

Van Koningswege :
De Eerste Minister,
Y. LETERME

Art. 7. 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.

Art. 8. Le présent arrêté entre en vigueur le 15 janvier 2011.

Les marchés publics et les marchés publiés avant cette date ou pour lesquels, à défaut de publication d'un avis, l'invitation à présenter une demande de participation ou à remettre une offre est lancée avant cette date ne sont pas soumis au présent arrêté.

Art. 9. Le Premier Ministre est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Donné à Bruxelles, le 20 décembre 2010.

ALBERT

Par le Roi :
Le Premier Ministre,
Y. LETERME

Bijlage

Gegevens voor de berekening van de operationele levensduurkosten van wegvoertuigen

Tabel 1: Energie-inhoud van motorbrandstoffen :

Brandstof	Energie-inhoud
Diesel	36 MJ/ liter
Benzine	32 MJ/ liter
Aardgas/ Biogas	33-38 MJ/ Nm ³
Vloeibaar petroleumgas (LPG)	24 MJ/ liter
Ethanol	21 MJ/ liter
Biodiesel	33 MJ/ liter
Emulsiebrandstof	32 MJ/ liter
Waterstof	11 MJ/ Nm ³

Tabel 2: Kosten van de uitstoot door het wegvervoer (prijspeil 2007) :

CO ₂	NO _x	NMHC	fijne stofdeeltjes
0,03-0,04 EUR/ kg	0,0044 EUR/ g	0,001 EUR/ g	0,087 EUR/ g

Tabel 3: Aantal afgelegde kilometers tijdens de levensduur van een wegvoertuig :

Voertuigcategorie (de categorieën M en N zijn gedefinieerd in Richtlijn 2007/ 46/ EG)	Aantal afgelegde kilometers tijdens de levensduur
Personenwagens (M ₁)	200 000 km
Lichte bedrijfsvoertuigen (N ₁)	250 000 km
Zware bedrijfsvoertuigen (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Bussen (M ₂ , M ₃)	800 000 km

Gezien om te worden gevoegd bij Ons besluit van 20 december 2010.

ALBERT

Van Koningswege :
De Eerste Minister,
Y. LETERME

Annexe

Données servant au calcul des coûts liés à l'utilisation des véhicules de transport routier pour toute leur durée de vie

Tableau 1: Teneur énergétique des carburants:

Carburant	Teneur énergétique
Diesel	36 MJ/ litre
Essence	32 MJ/ litre
Gaz naturel / Biogaz	33-38 MJ/ Nm ³
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	24 MJ/ litre
Ethanol	21 MJ/ litre
Biodiesel	33 MJ/ litre
Emulsions	32 MJ/ litre
Hydrogène	11 MJ/ Nm ³

Tableau 2: Coûts des émissions dans le transport routier (prix 2007):

CO ₂	NO _x	HCNM	Particules
0,03-0,04 EUR/ kg	0,0044 EUR/ g	0,001 EUR/ g	0,087 EUR/ g

Tableau 3: Kilométrage parcouru par des véhicules de transport routier pendant toute la durée de vie:

Catégorie de véhicule (catégories M et N telles que définies par la Directive 2007/ 46/ CE)	Kilométrage total
Voitures particulières (M ₁)	200 000 km
Véhicules utilitaires légers (N ₁)	250 000 km
Poids lourds (N ₂ , N ₃)	1 000 000 km
Autobus (M ₂ , M ₃)	800 000 km

Vu pour être annexé à Notre arrêté du 20 décembre 2010.

ALBERT

Par le Roi :

Le Premier Ministre,
Y. LETERME

FEDERALE OVERHEIDSDIENST FINANCIEN

N. 2010 — 4248

[C - 2010/ 03680]

19 DECEMBER 2010. — Koninklijk besluit tot wijziging van de koninklijke besluiten nrs. 1, 3, 14, 15 en 20 met betrekking tot de belasting over de toegevoegde waarde (1)

ALBERT II, Koning der Belgen,

Aan allen die nu zijn en hierna wezen zullen, Onze Groot.

Gelet op het Wetboek van de belasting over de toegevoegde waarde, artikel 1, § 9, vervangen bij de programmawet van 23 december 2009, artikel 8, vervangen bij de programmawet van 23 december 2009, artikel 12, § 2, vervangen bij de programmawet van 23 december 2009, artikel 36, § 1, a), vervangen bij de programmawet van 23 december 2009, artikel 37, vervangen bij de wet van 28 december 1992, artikel 44, § 3, 1^o, vervangen bij de programmawet van 23 december 2009, artikel 45, § 1, vervangen bij de wet van 28 december 1992, artikel 48, § 2, gewijzigd bij de wetten van 27 december 1977 en 28 december 1992, het koninklijk besluit van 22 december 1995 en de programmawet van 27 december 2006, artikel 53, § 2, vervangen bij de wet van 28 januari 2004 en artikel 59, § 2, vervangen bij de programmawet van 27 december 2006;

Gelet op het koninklijk besluit nr. 1 van 29 december 1992 met betrekking tot de regeling voor de voldoening van de belasting over de toegevoegde waarde;

Gelet op het koninklijk besluit nr. 3 van 10 december 1969 met betrekking tot de aftrekregeling voor de toepassing van de belasting over de toegevoegde waarde;

SERVICE PUBLIC FEDERAL FINANCES

F. 2010 — 4248

[C - 2010/ 03680]

19 DECEMBRE 2010. — Arrêté royal modifiant les arrêtés royaux n^{os} 1, 3, 14, 15 et 20 relatifs à la taxe sur la valeur ajoutée (1)

ALBERT II, Roi des Belges,

A tous, présents et à venir, Salut.

Vu le Code de la taxe sur la valeur ajoutée, l'article 1^{er}, § 9, remplacé par la loi-programme du 23 décembre 2009, l'article 8, remplacé par la loi-programme du 23 décembre 2009, l'article 12, § 2, remplacé par la loi-programme du 23 décembre 2009, l'article 36, § 1^{er}, a), remplacé par la loi-programme du 23 décembre 2009, l'article 37, remplacé par la loi du 28 décembre 1992, l'article 44, § 3, 1^o, remplacé par la loi-programme du 23 décembre 2009, l'article 45, § 1^{er}, remplacé par la loi du 28 décembre 1992, l'article 48, § 2, modifié par les lois des 27 décembre 1977 et 28 décembre 1992, l'arrêté royal du 22 décembre 1995 et la loi-programme du 27 décembre 2006, l'article 53, § 2, remplacé par la loi du 28 janvier 2004 et l'article 59, § 2, remplacé par la loi-programme du 27 décembre 2006;

Vu l'arrêté royal n° 1, du 29 décembre 1992, relatif aux mesures tendant à assurer le paiement de la taxe sur la valeur ajoutée;

Vu l'arrêté royal n° 3, du 10 décembre 1969, relatif aux déductions pour l'application de la taxe sur la valeur ajoutée;