

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK
VOORZITTER VAN DE XIIe VAKANTIEKAMER

A R R E S T

nr. 224.462 van 6 augustus 2013
in de zaak A. 209.406/XII-7414

In zake: de NV VDL BUS ROESELARE
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Annelies Verlinden en Koen De Maeyer
 kantoor houdend te 1050 Brussel
 Louizalaan 106
 bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen:

 de MAATSCHAPPIJ VOOR INTERCOMMUNAAL
 VERVOER TE BRUSSEL
 bijgestaan en vertegenwoordigd door
 advocaten Jeroen Delvoie, Neil Braeckevelt en Ward Van Rie
 kantoor houdend te 1050 Brussel
 Louizalaan 99
 bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 11 juli 2013, strekt tot de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van “de beslissing dd. 25 juni 2013 van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel (‘MIVB’), zoals ter kennis gebracht aan verzoekster bij aangetekend schrijven van 26 juni 2013, waarbij werd besloten beide percelen van de overheidsopdracht op basis van het bestek AB-2012 ‘Standaard- en gelede autobussen’ aan EvoBus Belgium NV, en derhalve niet aan [VDL Bus Roeselare NV], te gunnen”.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 6 augustus 2013, om 10.30 uur.

Staatsraad Pierre Lefranc heeft verslag uitgebracht.

Advocaten Annelies Verlinden en Jackie Joossen, loco advocaat Koen De Maeyer, verschijnen voor verzoekster, en advocaten Neil Braeckevelt en Ward Van Rie, die verschijnen voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Auditeur Ines Martens heeft een met dit arrest eensluidend advies gegeven.

Er is toepassing gemaakt van de bepalingen op het gebruik der talen, vervat in titel VI, hoofdstuk II, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973.

III. Feiten

3.1. Verwerende partij schrijft een opdracht uit voor het sluiten van een niet-exclusieve raamovereenkomst voor de studie, de constructie, de levering, de inbedrijfstelling en het mogelijke onderhoud van bussen bestemd voor het stedelijk openbaar vervoer in Brussel. De opdracht wordt gegund via een onderhandelingsprocedure met bekendmaking, in het kader van een kwalificatiestelsel.

De duur van de raamovereenkomst bedraagt vijf jaar en de geraamde hoeveelheid te bestellen bussen over de duur van de overeenkomst bedraagt ongeveer 150 standaard dieselbussen en 225 gelede dieselbussen. Het bijzonder bestek getiteld “AB2012 Standaard en gelede bussen” geeft aan dat een eerste bestelling betrekking zou hebben op een schijf van 97 standaard bussen (post 1 – hierna “perceel 1”) en 75 gelede bussen (post 2 – hierna “perceel 2”) binnen de kortst mogelijke termijn. Voor de BAFO werd dit aantal bijgesteld, met name voor perceel 1 (standaard autobus) 93 eenheden en voor perceel 2 (gelede autobus) 79 eenheden.

Het onderhoud van de voertuigen en van bepaalde elektronische boordapparatuur is volgens het bestek opgesplitst. Het onderhoud van de voertuigen vormt een optie, terwijl het onderhoud van bepaalde elektronische boordapparatuur in het voorwerp van de opdracht begrepen zit.

3.2. In overeenstemming met artikel 4 van het koninklijk besluit van 10 januari 1996 betreffende de overheidsopdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten in de sectoren water, energie, vervoer en postdiensten doet verwerende partij een oproep tot mededinging middels een aankondiging betreffende het bestaan van een kwalificatiestelsel. Op 8 december 2011 publiceert zij een aankondigingsbericht in het Bulletin der Aanbestedingen voor de selectie van potentiële leveranciers voor het leveren van autobussen voor de MIVB en op 13 december 2011 in de bijlage van het publicatieblad van de Europese Unie. Het kwalificatiestelsel beoogt een ruimere pool van kandidaten aan te leggen voor de studie, levering, indienststelling, en eventueel onderhoud van autobussen van acht verschillende types, “posten” genoemd.

Huidige opdracht betreft de gunning van een raamcontract voor de studie, de constructie, de levering, de inwerkingstelling en het eventueel onderhoud van twee van de acht posten waarvoor het kwalificatiestelsel werd ingericht, namelijk “Post 1: Standaard Autobus(12 m) diesel” en “Post 3: Gelede

Autobus (18 m) diesel”, die als aparte percelen (perceel 1 en perceel 2) worden beschouwd.

3.3. Op 9, 10, 12, 13 en 15 december vragen volgende acht geïnteresseerde kandidaten (hierna de “kandidaten”) om het kwalificatiedossier te mogen ontvangen:

1. Irisbus Benelux
2. Volvo Bus Benelux
3. Bus & Coach Trading S.A. (Solarisbus)
4. Scania Bus Belgium
5. VDL Bus Roeselare
6. Van Hool NV
7. MAN Truck & Bus NV
8. EvoBus Belgium NV.

Op 12, 13 en 15 december wordt aan de kandidaten het kwalificatiedossier overgemaakt. Elk van de kandidaten dient een kandidatuurstelling voor het kwalificatiestelsel in.

3.4. Op 19 april 2012 wordt na nazicht van de kandidaturen, elkeen van de kandidaten voor het kwalificatiestelsel geselecteerd, zij het telkens binnen één of meerdere van de acht posten waarvoor een kandidaatstelling kon worden ingediend.

Op 20 april 2012 worden de kandidaten in kennis gesteld van hun kwalificatie, waarbij telkens wordt aangegeven voor welke posten hun kandidaatstelling is gekozen en voor welke posten niet.

Alle kandidaten worden gekwalificeerd voor Post 1 en Post 3, waarop onderhavige opdracht betrekking heeft.

3.5. Bij e-mail van 26 oktober 2012 worden voormelde kandidaten uitgenodigd een offerte in te dienen voor huidige opdracht tegen uiterlijk 21 december 2012. Tezelfdertijd wordt hen het bestek “AB2012 Standaard en gelede bussen” overgemaakt.

Ten aanzien van de gunningswijze vermeldt het bestek:

“De opdracht wordt gegund via een onderhandelingsprocedure.

Deze procedure wordt gevolgd om het voor de inschrijvers goedkoper en efficiënter te maken en tevens de gelijkheid tussen de inschrijvers strikt te vrijwaren.

Tijdens de onderhandelingen kunnen inschrijvers gezamenlijk of afzonderlijk worden ontvangen door een delegatie van de MIVB, zij het altijd in vergelijkbare omstandigheden.

Op die eventuele vergaderingen:

- Krijgt de inschrijver de gelegenheid om de sterke punten van zijn offerte te benadrukken;

- Wordt de inschrijver in voorkomend geval verzocht om nadere toelichting te geven over de technische, administratieve en financiële aspecten van zijn offerte.

Tijdens deze vergaderingen zal de aanbestedende overheid de nadruk leggen op de belangrijkste elementen waarop de offerte eventueel nog vatbaar is voor verbetering.

Op elk moment behoudt de aanbestedende overheid zich het recht voor om te kiezen voor de voortzetting van de onderhandelingen met alle of sommige inschrijvers, op basis van een shortlist, opgesteld op basis van de voorlopige resultaten van de onderhandelingen met dien verstande dat de onderhandelingen met andere inschrijvers op elk moment kunnen worden hervat.

De communicatie met de inschrijvers kan tijdens de onderhandelingen zowel schriftelijk, door verzending van een brief per post, per fax of langs elektronische weg verlopen.

Deze aanpak vloeit voornamelijk voort uit de wens om de inschrijvers en de aanbestedende overheid zware en onnodige kosten te besparen.”

Ten aanzien van de gunningscriteria vermeldt het bestek:

“3.1. GUNNINGSCRITERIA

De aanbestedende overheid zal na afloop van de procedure de regelmatige offerte kiezen die hij als de meest voordelige beschouwt op grond van de criteria en subcriteria die, tenzij anders vermeld, in afnemende volgorde van belangrijkheid worden opgesomd.

De weging van het eerste niveau komt als volgt tot stand en de gedetailleerde weging van de gunningscriteria van de opdracht wordt in een matrix gezet die vóór de publicatie van het bijzonder bestek bij de bedrijfsjurist werd neergelegd:

- de financiële, commerciële en organisatorische kwaliteit (100 punten);
- de technische kwaliteit van de offerte (100 ptn).

De commerciële en technische kwaliteiten worden geëvalueerd op basis van:

- documenten die deel uitmaken van de offerte of eender welk ander contractueel document;
- bezoeken aan de installaties die door de inschrijver kosteloos voor de aanbestedende overheid worden georganiseerd, om deze laatste toe te laten het aangeboden materieel te beoordelen;
- een demonstratievoertuig en monsters die kosteloos ter beschikking worden gesteld van de aanbestedende overheid (zie hieronder).

De MIVB kiest de regelmatige offerte die zij als voordeligst beoordeelt in functie van de som van de punten die behaald werden voor de volgende gewogen criteria

A. Financiële, commerciële en organisatorische kwaliteit.

- Criteria met betrekking tot de financiële en commerciële kwaliteit
 - Het bedrag van de offerte, met inbegrip van de weerhouden varianten en opties, alle kosten inbegrepen in de toepassing van de TCO-berekening, berekend over 8 jaar (TCO omvat de aankoop van het voertuig, de waarde van het onderhoudscontract van het voertuig, de waarde van het onderhoudscontract van de elektronische boordapparatuur en de waarde van de terugname van de voertuigen na 8 jaar);
 - Het leveringsschema
 - De naleving van de administratieve bepalingen voor de aankoop van de bussen en het onderhoudscontract;
 - De berekeningswijze van de toevoegingen en verwijderingen;
- Criteria met betrekking tot de kwaliteit van de organisatie:
 - De projectleider en het projectteam voor de aankoop van de bussen;
 - De analyse van de organisatorische risico's;
 - De kwaliteit van het productiesysteem (kwaliteitscontrole);
 - De kwaliteit van de logistieke ondersteuning van het onderhoudscontract;
 - De duidelijkheid van de offerte

B. Technische kwaliteit.

- Criteria omtrent de kwaliteiten met betrekking tot de reizigers
 - De doorstroming voor de reizigers dankzij zo breed mogelijke vrije doorgangen tegenover de deuren en wielkasten;
 - Het aangeboden comfort dankzij een zo groot mogelijk aantal zitplaatsen (klapstoelen worden niet meegeteld), een zo klein mogelijk aantal zitplaatsen op verhogingen, zo laag mogelijke geluidsniveaus binnen, een zo laag mogelijk trilcomfort en een goed comfort van de klimaatregeling.
 - Toegankelijkheid die wordt gegarandeerd door de kleinst mogelijke tussenafstand tussen de vloer van het voertuig en de stoerand, en een doelmatig oprijplaat voor PBM;

- Criteria omtrent de kwaliteiten met betrekking tot het onderhoud van het voertuig:
 - De aangeboden kwaliteiten voor onderhoudsniveau 1, die onder andere de beschikbaarheidsgraad, uitgebreide garanties, tijdstippen van de belangrijkste herstelactiviteiten, het onderhoudsplan en de kwaliteiten van het onderhoudscontract inhouden,
 - De aangeboden kwaliteiten voor onderhoudsniveau 0, die onder andere de toegangspunten voor het bijvullen van vloeistoffen, toegangscontrole voor de controle van verbruiksartikelen en voorzieningen voor het schoonmaken aan de binnen en buitenkant inhouden.
- Criteria omtrent de kwaliteiten met betrekking tot het milieu.
 - De externe geluidsniveaus onder verschillende omstandigheden de CO₂- uitstoot en het percentage diester;
 - De kwaliteit van de athermische beglazing;
- Criteria omtrent de kwaliteiten met betrekking tot de bestuurders:
 - De ergonomie en veiligheid die de cockpit biedt en het comfort van de klimaatregeling;
 - De inschakeling in het netwerk met de kleinste externe draaicirkel en de kleinste aftastingsstraal.
- De criteria omtrent de kwaliteit met betrekking tot de operator;
 - Een zo groot mogelijke commerciële capaciteit, de grootst mogelijke capaciteit van het compartiment vooraan;
 - De kwaliteit van de boordelektronica (zo efficiënt en betrouwbaar mogelijk) en het eraan gekoppelde onderhoudscontract;
 - Een kwalitatieve binnenverlichting;
 - Voorlegging van een attest van het SORT-brandstofverbruik.”

3.6. Op 19 november 2012 wordt met elk van de kandidaten een gezamenlijk toelichtingsmoment gehouden.

Op 5 december 2012 wordt aan de kandidaten een e-mail gestuurd met de antwoorden op vragen gesteld met betrekking tot het bestek en naar aanleiding van het toelichtingsmoment, dit mede ter voorbereiding van de eerste offertes, die moeten worden ingediend tegen uiterlijk 21 december 2012.

3.7. Zes kandidaten dienen tijdig een offerte in:

1. Irisbus Benelux, enkel voor perceel 1;
2. Scania Bus Belgium, voor zowel perceel 1 als perceel 2;
3. VDL Bus Roeselare, voor zowel perceel 1 als perceel 2;
4. Van Hool NV, enkel voor perceel 1;
5. MAN, voor zowel perceel 1 als perceel 2;
6. EvoBus Belgium NV, voor zowel perceel 1 als perceel 2;

Van 7 januari 2013 tot 25 januari 2013 worden door elk van deze inschrijvers demonstratiebussen ter beschikking gesteld.

Op 28, 29 en 30 januari 2013 vindt met elk van de inschrijvers een individuele vergadering plaats waarop bijkomende verduidelijking en toelichting met betrekking tot hun offerte worden gegeven.

Bij e-mail en brief van 5 februari 2013 laat Scania Bus Belgium weten zich terug te trekken uit de gunningsprocedure.

Tijdens een vergadering van de *program board*, de interne stuurgroep die binnen de MIVB de opdracht opvolgt, wordt op 18 februari 2013 een *short list* opgesteld van de resterende inschrijvers en wordt beslist de offerte van Irisbus niet prioritair te behandelen omdat zij ten vroegste in de tweede of derde maand van 2015 in staat zouden zijn om de betrokken voertuigen te leveren.

3.8. Op 25, 26 en 28 februari 2013 en 25, 26 en 27 maart 2013 wordt met elk van de vier resterende inschrijvers een vergadering georganiseerd om bijkomende inlichtingen te krijgen omtrent hun offerte.

Op 19, 23, 29 en 30 april 2013 wordt met elk van de vier inschrijvers een onderhandelingsmoment georganiseerd. Met het oog op deze onderhandelingen bezorgt verwerende partij aan de betrokken inschrijvers onder

meer een samenvatting van hun offerte (met betrekking tot de eenheidsprijzen van de voertuigen, varianten, opties en onderhoud) ter nazicht en bespreking. Ten aanzien van verzoekster gebeurt dit per e-mail van 16 april 2013, ten aanzien van EvoBus per e-mail van 12 april 2013.

Bij e-mail aan verzoekster wordt voor wat betreft perceel 2 ook een ontwerpversie van de vergelijkende overzichtstabel gevoegd met daarin onder meer de meer gedetailleerde weging van de gunningscriteria, zoals die concreet zullen worden gescoord voor perceel 2. Volgens de nota van verwerende partij gebeurde dit per vergissing.

Bij brief van 29 april 2013 geeft verzoekster een aantal opmerkingen en bedenkingen inzake haar (technische) offerte en inzake de beoordelingsmethodiek die verwerende partij zou hanteren.

3.9. Volgend op de onderhandelingsmomenten wordt een verslag opgemaakt dat aan de betrokken inschrijvers wordt overgemaakt met de vraag de openstaande vragen binnen bepaalde termijn te beantwoorden. De verschillende inschrijvers bezorgen de gevraagde antwoorden aan verwerende partij. EvoBus bezorgt op vraag van verwerende partij nog bijkomende verduidelijkingen.

3.10. Op 8 mei 2013, 13 mei 2013 en 21 mei 2013 dient verzoekster verbeteringen aan haar offerte in. Deze verbeteringen hebben onder meer betrekking op de vrije breedte van de deuren, de commerciële capaciteit en de waarden van het binnen- en buitengeluid.

3.11. Op 22 mei 2013 wordt aan de resterende vier inschrijvers gelijktijdig gevraagd een BAFO in te dienen tegen uiterlijk 24 mei 2013 om 10u00. Tevens wordt aangegeven wat de uiteindelijke verdeling van het totale aantal voertuigen voor de eerste bestelling zal zijn, namelijk 93 standaard autobussen en 79 gelede autobussen.

3.12. Elk van de vier resterende inschrijvers dient tijdig op 24 mei 2013 een BAFO in.

De ingediende BAFO's worden beoordeeld en gescoord in een interne vergelijkingstabel. Geen van de offertes wordt geweerd.

Uit de beoordeling, zoals cijfermatig verwerkt in de vergelijkingstabellen, blijkt dat EvoBus met een totaalscore voor perceel 1 van 173,327 punten en voor perceel 2 van 175,650 punten voor beide percelen van alle offertes de hoogste score krijgt en dus eerst gerangschikt staat.

Op 4 juni 2013 voert verwerende partij een bijkomende en ultieme finale onderhandeling met EvoBus teneinde een verdere optimalisatie van haar BAFO te verkrijgen. Deze bespreking resulteert onder meer in een verdere verlaging van de eenheidsprijs van de voertuigen.

3.13. Op 25 juni 2013 beslist de raad van bestuur van de MIVB de opdracht aan EvoBus te gunnen.

De gunningsbeslissing vermeldt:

“Modaliteiten voor de vergelijking van de offertes
Op niveau brengen van de uitrustingen voor alle offertes
Gekozen variante en gelichte optie
De volgende uitrustingen waren het voorwerp van een variant of van een verplichte optie.
Tijdens de analyse werd beslist ze in aanmerking te nemen in de offertes van elke inschrijver teneinde ze op gelijke voet te kunnen vergelijken.
Die uitrustingen zijn:

- de vierde deur – verplichte variant VO-01 (enkel post 2);
- de zetels voor reizigers STER 4ME om te zorgen voor eenheid van het visueel beeld en voor standaardisering om het onderhoud [te]vergemakkelijken – verplichte variant VO-02 (posten 1 & 2);
- de bekledingsstof van de zetels die anders is voor de plaatsen die bestemd zijn voor de zwakke gebruikers – verplichte variant VO-03 (posten 1 en 2);
- de chauffeurszetel USSC type G2A voor gelijk comfort op alle reeksen autobussen en voor standaardisering om het onderhoud te vergemakkelijken. Er

bestaat een raamovereenkomst voor de levering van dit type zetel afzonderlijk van deze opdracht – verplichte variant VO-04 (posten 1 & 2);

- de radioantenne Tetra Hybrid Procom GPS-C2/70 met het oog op de geprogrammeerde technologische evolutie van de radiocommunicatie –verplichte variant VO-07 (posten 1 & 2);

- de banden van het merk Bridgestone R192 om te standaardiseren en inzake gemak qua onderhoud. Er bestaat een raamovereenkomst voor de levering van dat type band afzonderlijk van deze opdracht – verplichte variant VO-08 (posten 1 & 2);

- het systeem voor Reizigersinformatie Hanover Display zowel voor het deel hardware als voor de software – verplichte optie OO-03b (posten 1 & 2).

Toegevoegde uitrustingen

Na het onderzoek van de demonstratievoertuigen werden tijdens de onderhandelingen de volgende uitrustingen toegevoegd aan de offertes van elke inschrijver:

- een vloerbekleding in namaak ‘houten planken (posten 1 & 2) om de esthetica te verbeteren;

- het aanbrengen op die vloerbekleding van logo’s voor de identificatie van bepaalde zones: PBM’ers, zwakke gebruikers, enz (posten 1 & 2);

- de deurlijsten en laterale panelen geschilderd in grijs RAL 9006 of in melamine bleek hout volgens het constructietype van het voertuig om in de richting te gaan van een gemeenschappelijk visueel beeld tussen de drie exploitatiewijzen metro-tram-bus (posten 1 & 2);

- de kolommen in inox gedeeltelijk geschilderd om de esthetiek en de zichtbaarheid te verbeteren (posten 1 & 2).

Onderhoudscontract voor de boordelektronica

Het bestek voorzag in een onderhoudscontract voor de boordelektronica. Dit onderhoudscontract zal ingaan op de dag dat de voorlopige oplevering van de voertuigen gegeven wordt, namelijk iets na de levering en vóór de indienststelling. De duur ervan is vastgesteld op 8 jaar.

Verplichte opties

Het onderhoudscontract voor de voertuigen

Het bestek bepaalde als verplichte optie een onderhoudscontract dat door de MIVB uitgevoerd wordt in onderaanneming. Dat onderhoudscontract zal, als de optie gelicht wordt op het ogenblik van de definitieve oplevering, ingaan op de dag van die definitieve oplevering van de voertuigen, of na het verstrijken van de waarborgperiode van twee jaar. De duur ervan is vastgesteld op 6 jaar.

De prijs van deze verplichte optie voor een duur van 6 jaar wordt in aanmerking genomen voor de vergelijking van de offertes in het criterium inzake de financiële en de commerciële kwaliteit, samen met de aankoopprijs van het voertuig.

De offerte voor de overname van de voertuigen na 8 jaar

Het bestek bepaalde als verplichte optie een offerte voor de overname van de voertuigen na afloop van het onderhoudscontract van de voertuigen, of 8 jaar na de voorlopige oplevering.

Als de optie gelicht wordt zes maanden vóór de achtste verjaardag van de voorlopige oplevering voor elk voertuig, wordt de overname effectief.

Met de prijs van deze verplichte optie is rekening gehouden voor de vergelijking van de offertes in het criterium inzake de financiële en commerciële kwaliteit, samen met de aankoopprijs van het voertuig.

Gekozen offertes voor de vergelijking

Opgave van Scania

Gelet op de opgave van de inschrijver Scania, betekend in haar brief van 5.2.2013, zal haar offerte voor de posten 1 en 2 niet in aanmerking genomen worden voor de vergelijking van de offertes.

Shortlist

De program board heeft ter zitting van 18.2.2013 beslist een shortlist te creëren die de voortzetting van de onderhandelingen met Irisbus tijdelijk opschortte. De offerte van deze inschrijver is wel opgenomen in de vergelijking van de offertes.

Vrije variant

Inschrijver Van Hool heeft laattijdig een vrije variant ingediend voor een voertuig uitgerust met een motor Cummins. Deze offerte wordt in aanmerking genomen bij de vergelijking van de offertes.

Gunningscriteria van de opdracht en evaluatiemethode

Gunningscriteria van de opdracht

De evaluatie van de offertes van de onderscheiden inschrijvers is gebaseerd op de gunningscriteria van de opdracht, die gedetailleerd beschreven zijn in hoofdstuk 3.1 van deel III (Bestelling) van de administratieve bepalingen van het bestek nr. AB2012/AL2099/SN/DK, en worden hierna opgesomd in dalende volgorde van belangrijkheid:

de financiële, commerciële en organisatorische kwaliteit van de offerte, met:

Voor de financiële kwaliteit:

- de CO berekend in Net Present Value (NPV) met:
- de aankoopprijs van de autobussen met inbegrip van de prijs van de door de MIVB gekozen verplichte en vrije varianten:
- de waarde van het onderhoudscontract van de boordelektronica over 8 jaar;
- de waarde van het onderhoudscontract van de voertuigen over 6 jaar;
- de waarde van de offerte van overname van de voertuigen na 8 jaar;
- de waarde van het brandstofverbruik over 8 jaar;
- de waarde van het verbruik van het additief AdBlue over 8 jaar;
- de waarde van de CO₂-belasting over 8 jaar.

Voor de commerciële en de organisatorische kwaliteit:

- de leveringsplanning;
- de naleving van de administratieve bepalingen voor de aankoop en het onderhoudscontract van de voertuigen;
- de berekeningswijze van de toevoegingen en weglatingen;
- de projectleider en het projectteam voor de aankoop van de bussen;
- de analyse van de organisatorische risico's;
- de kwaliteit van het productiesysteem (kwaliteitscontrole);
- de kwaliteit van de logistieke ondersteuning voor het onderhoudscontract
- de duidelijkheid van de offerte.

de technische kwaliteit offerte met inbegrip van de criteria betreffende:

- de reizigers;
- het onderhoud;
- het leefmilieu;

- de chauffeur;
- de operator.

Al deze criteria werden gedetailleerd gewogen. De matrix die deze gedetailleerde weging bevat voor alle criteria werd gedeponereerd bij de bedrijfsjurist vóór de publicatie van het bestek.

Evaluatiemethode van de offertes

De gunningscriteria die beschreven zijn in de administratieve bepalingen van het bestek worden geëvalueerd volgens de mathematische methode die hieronder staat. Het eerste criterium voor de financiële, commerciële en organisatorische kwaliteit van de offerte werd onderverdeeld in twee delen:

het deel inzake de financiële kwaliteit, namelijk de geactualiseerde TCO in Net Present Value (afgekort: NPV);

het deel inzake de commerciële en organisatorische kwaliteit.

De evaluatie van de financiële kwaliteit van dit eerste criterium resulteert in een cijfer met een maximale waarde van 80 punten gebaseerd op de geactualiseerde TCO in NPV en proportioneel berekend:

- 100 % van de punten wordt toegekend aan de laagste offerte;

$100 - x$ % van de punten wordt toegekend aan elke offerte, waarbij x de verhouding is tussen het verschil dat de beschouwde offerte scheidt van de laagste offerte, en de waarde van de laagste offerte.

Voor het deel betreffende de commerciële en organisatorische kwaliteiten van dit eerste criterium, en voor de technische kwaliteit, hebben de technische diensten van de MIVB een individuele kwalitatieve evaluatie gemaakt, die allemaal resulteerden in een kwaliteitscijfer,

De evaluatie van de commerciële en organisatorische kwaliteit (eerste criterium) resulteert in een cijfer met een maximale waarde van 20 punten.

Het uiteindelijke resultaat voor het eerste criterium resulteert uit de optelling van de punten betreffende de financiële kwaliteit en die betreffende de commerciële en organisatorische kwaliteit

Financiële kwaliteit	80,00
Commerciële en organisatorische kwaliteit	20,00
Financiële, commerciële en organisatorische kwaliteit	100,00

Het tweede criterium beoogt de technische kwaliteit van de offerte die resulteert in een cijfer met een maximale waarde van 100 punten.

Uiteindelijk en om rekening te houden met de prijs en met alle kwalitatieve aspecten van de offertes, wordt het globale cijfer berekend door alle voormelde cijfers op te tellen. In de tabellen bevatten bepaalde cijfers een onnauwkeurigheid in de laatste decimaal ingevolge afrondingen bij de berekening.

De maximale waarde van het globaal cijfer is 200 punten, uitgesplitst als volgt:

Financiële, commerciële en organisatorische kwaliteit	100,00
Technische kwaliteit	100,00
Totaal cijfer	200,00

De eindrangschikking van de offertes is gemaakt op basis van dit totale cijfer, en de voordeligste offerte is die met het hoogste totale cijfer.

Evaluatie van post 1: standaardautobussen

Financiële kwaliteit

Hypothesen voor de berekening van de TCO

De TCO wordt berekend op basis van de volgende parameters:

- de prijs voor de aankoop van het voertuig op basis van de offerte met vaste prijzen met de prijs van de studie, de prijs van de productie, de prijs voor de documentatie en de prijs voor de opleiding;
- de prijs voor het onderhoudscontract op basis van de offerte met vaste prijzen van het voertuig over 6 jaar, waarbij de eerste twee jaren gedekt zijn door de waarborg die in de aankoopprijs is begrepen;
- de prijs voor het onderhoudscontract voor de boordelektronica op basis van de offerte met vaste prijzen, van de bijzondere bepalingen die de eerste twee jaren getroffen zijn in dit contract om de waarborgen te behandelen;
- de prijs voor de overname van het voertuig op basis van de offerte met vaste prijzen die in het achtste jaar gebeurt;
- de brandstofkosten berekend op basis van het onderscheiden aangeboden verbruik en van een eenheidsprijs van de liter gasolie geïndexeerd over de 8 jaar;
- de kosten van het additief Ad Blue berekend op basis van het onderscheiden aangeboden verbruik en van een eenheidsprijs van de liter additief geïndexeerd over de 8 jaar;
- de kosten die voortvloeien uit een eventuele belasting op CO2 berekend op basis van het aangeboden verbruik en van de waarde van de belasting.

...

Het cijfer betreffende de financiële kwaliteit voor de standaardautobussen wordt bekomen door toepassing van de al eerder gedetailleerde weging vermenigvuldigd met 80:

FINANCIELE KWALITEIT	EvoBus Citaro	Irisbus Heuliez GX327	MAN Lion's City A21	Van Hool MAN A330	Van Hool Cummins A330	VDL Citea SLF 120/310
Totaal op 80 punten	80,00	62,442	70,139	74,731	75,341	78,683

De offerte van EvoBus is de laagste in de rangschikking.

Commerciële en organisatorische kwaliteit

De commerciële kwaliteit werd geëvalueerd op basis van de criteria:

- planning van de levering;
- naleving van de administratieve bepalingen voor de aankoop en het onderhoudscontract van de voertuigen;
- berekeningsmethode van de toevoegingen en weglatingen;
- projectleider en projectteam voor de aankoop van de bussen;
- analyse van de organisatorische risico's;
- kwaliteit van het productiesysteem (kwaliteitscontrole);
- kwaliteit van de logistieke ondersteuning voor het onderhoudscontract;
- duidelijkheid van de offerte.

COMMERCELE EN ORGANISATORISCHE KWALITEIT	EvoBus Citaro	Irisbus Heuliez GX327	MAN Lion's City A21	Van Hool MAN A330	Van Hool Cummins A330	VDL Citea SLF 120/310
Totaal op 20 punten	19,633	12,316	13,945	14,238	14,238	18,790

Er moet gepreciseerd worden dat tijdens de onderhandelingen een bepaling betreffende de planning werd toegevoegd: die voorziet in de toepassing van een forfaitaire straf van 2.500.000 EUR voor elke laattijdige levering na 31.12.2014. Alle inschrijvers hebben dat aanvaard, behalve MAN.

De offerte van EvoBus heeft een voordeel in vergelijking met de andere offertes, meer bepaald inzake:

- de planning van de levering, waarvoor EvoBus één van de beste is;
- de transparantie in de berekening van de toevoegingen en de weglatingen waarvoor EvoBus de verschillende uurtarieven duidelijk aankondigt;
- de duidelijkheid van de ingediende offerte;
- de logistieke ondersteuning voor het onderhoudscontract, waarvoor EvoBus beschikt over een duidelijk organigram voor de verdeling van de verantwoordelijkheden en een dagelijkse structurele bevoorrading vanuit het centraal magazijn in Duitsland (Augsburg)

Als conclusie van wat voorafgaat, zijn de cijfers voor de financiële, commerciële en organisatorische kwaliteit

FINANCIELE, COMMERCIELE EN ORGANISATORISCHE KWALITEIT	EvoBus Citaro	Irisbus Heuliez GX327	MAN Lion's City A21	Van Hool MAN A330	Van Hool Cummins A330	VDL Citea SLF 120/310
Financiële kwaliteit	80,00	62,442	70,139	74,731	75,341	78,683
Comm. & org. Kwal.	19,633	12,316	13,945	14,238	14,238	18,790
Totaal op 100 punten	99,633	74,759	84,085	88,969	89,579	97,473

Technische kwaliteit

De technische evaluatie is gebeurd volgens de evaluatiemethode beschreven onder de titel "Evaluatiemethode van de offertes" van deze nota.

Ze is gebaseerd op:

- de documenten van de offerte en de briefwisseling daarna;
- de terbeschikkingstelling van demonstratievoertuigen
- de cijferoewijzingen gedaan door de technische experts van verschillende diensten van de MIVB.

TECHNISCHE KWALITEIT OPERATOR	EvoBus Citaro	Irisbus Heuliez GX327	MAN Lion's City A21	Van Hool MAN A330	Van Hool Cummins A330	VDL Citea SLF 120/310
Techniek reizigers	20,685	9,748	16,239	15,691	15,863	14,514
Techniek onderhoud	19,934	6,405	20,584	19,054	19,054	16,873
Techniek Chauffeur	13,652	10,198	3,744	10,471	10,823	8,320
Techniek Milieu	10,828	9,497	8,929	9,289	9,289	11,513
Techniek Operator	8,595	10,320	6,141	9,312	9,312	13,249
Totaal op 100 punten	73,694	46,168	55,638	63,817	64,341	64,469

Op het vlak van de technische criteria onderscheidt de offerte van EvoBus zich in gunstige zin, meer bepaald inzake:

- een zeer groot aantal zitplaatsen;
- een groot aantal zitplaatsen die zich niet op een estrade bevinden;
- een grote aangeboden commerciële capaciteit;
- de laagste instaphoogte,
- geringe hellende vlakken;
- het laagste brandstofverbruik,
- een kleine draaicirkel;
- de laagste uitstoot van CO₂;
- de grootste vrije doorgangsbreedte aan de deuren;
- de grootste vrije doorgangsbreedte ter hoogte van de vooras;

- de kwaliteit van de technische ondersteuning voor de instelling van de nieuwe architectuur boordelektronica;
- een zeer goed presterend klimaatcomfort;
- een geluidsniveau dat, zowel binnen als buiten gemeten, bijzonder laag ligt.

Op het stuk van de technische criteria onderscheidt de offerte van Irisbus zich ongunstig, meer bepaald betreffende:

- een grote instaphoogte;
- de kleinste vrije doorgangsbreedte aan de deuren, minder dan 1200 mm (vereist niveau in het bestek);
- de grootste hellingsoppervlaktes;
- een grote draaicirkel;
- de grootste bestreken baan;
- een hoog geluidsniveau, zowel binnenin als buiten.

Op het stuk van de technische criteria onderscheidt de offerte van MAN zich ongunstig, onder meer voor:

- het kleinste aantal plaatsen voor “zwakke gebruikers”;
- de kleinste commerciële capaciteit van het voorste compartiment;
- de grootste instaphoogte;
- een kleine vrije doorgangsbreedte aan de deuren;
- een tamelijk kleine vrije doorgangsbreedte aan de achteras;
- aanzienlijke hellingen in de vloer, meer bepaald in het achterste compartiment, met verschillende treden;
- het grootste brandstofverbruik;
- de grootste uitstoot van CO₂;
- een draaicirkel die zeer groot is en die 11 m overschrijdt;
- de onmogelijkheid een gateway te bekomen voor de monitoring van de werkingsstaat van de boorduitrustingen;
- een middelmatig klimaatcomfort;
- de onmogelijkheid de uitlaat op het dak te plaatsen;
- het hoog geluidsniveau, zowel binnenin als buiten;
- de onmogelijkheid een vloertapijt namaak “plankenvoer” te bekomen.

Op het gebied van de technische criteria onderscheidt de offerte van Van Hool (MAN) zich ongunstig, onder meer betreffende:

- het kleinste aantal zitplaatsen (verlies van een zitplaats voor het uitlaatsysteem);
- een kleine commerciële capaciteit;
- een grote instaphoogte;
- een nogal kleine vrije doorgangsbreedte aan de achteras;
- aanzienlijke hellende vlakken;
- een groot brandstofverbruik;
- een hoog niveau van uitstoot van CO₂;
- een gemiddeld klimaatcomfort,

Op het stuk van de technische criteria onderscheidt de offerte van Van Hool (Cummins) zich ongunstig, onder meer door:

- het geringste aantal zitplaatsen;
- een kleine commerciële capaciteit;
- aanzienlijke hellende vlakken;
- een grote instaphoogte;

- de nogal kleine vrije doorgangsbreedte aan de achteras,
- een groot brandstofverbruik;
- een hoog niveau van uitstoot van CO₂;
- een gemiddeld klimaatcomfort.

Op het gebied van de technische criteria onderscheidt de offerte van VDL zich ongunstig, onder meer inzake:

- de kleinste vrije doorgangsbreedte aan de vooras, kleiner dan 900 mm (vereist niveau in het bestek);
- grote hellende vlakken;
- een klein aantal zitplaatsen;
- de hoogste instaphoogte;
- een hoog geluidsniveau, zowel binnenin als buiten.

Samenvatting

SAMENVATTING	EvoBus Citaro	Irisbus Heuliez GX327	MAN Lion's City A21	Van Hool MAN A330	Van Hool Cummins A330	VDL Citea SLF 120/310
Financiële, commerciële en organisatorische kwaliteit	99,633	74,759	84,085	88,969	89,579	97,473
Technische kwaliteit	73,694	46,168	55,638	63,817	64,341	64,469
Totaal op 200 punten	173,327	120,927	139,722	152,786	153,919	161,941

Uit deze vergelijking resulteert dat de offerte van EvoBus voor het model Citaro de voordeligste is voor de standaardautobussen.

Er werd een vergelijking van de offertes zonder onderhoudscontract voor het voertuig gemaakt omdat dit contract een optie is. Ze geeft het volgende resultaat

SAMENVATTING ZONDER O.C.	EvoBus Citaro	Irisbus Heuliez GX327	MAN Lion's City A21	Van Hool MAN A330	Van Hool Cummins A330	VDL Citea SLF 120/310
Financiële, commerciële en organisatorische kwaliteit	98,433	74,159	83,485	88,219	88,829	96,423
Technische kwaliteit	71,599	46,168	53,521	61,678	62,202	62,359
Totaal op 200 punten	170,032	120,327	137,006	149,897	151,030	158,782

Zelfs in dit geval blijkt uit deze vergelijking dat de offerte van EvoBus voor het model Citaro de voordeligste blijft voor de standaardautobussen,

Evaluatie van post 2: gelede autobussen

Financiële kwaliteit

[...]

Het cijfer betreffende de financiële kwaliteit voor de gelede autobussen wordt bekomen door de eerder gedetailleerde weging toe te passen vermenigvuldigd met 80

FINANCIELE KWALITEIT	EvoBus Citaro G	MAN Lion's City A23	VDL Citea SLA 180/360
Totaal op 80 punten	80,00	71,801	77,612

De offerte van EvoBus is de laagste in de rangschikking.

Commerciële en organisatorische kwaliteit

[...]

COMMERCIELE EN ORGANISATORISCHE KWALITEIT	EvoBus Citaro G	MAN Lion's City A23	VDL Citea SLA 180/360
Totaal op 20 punten	20,000	12,144	14,269

Technische kwaliteit

[...]

TECHNISCHE KWALITEIT OPERATOR	EvoBus Citaro G	MAN Lion's City A23	VDL Citea SLA 180/360
Techniek reizigers	18,804	13,817	24,697
Techniek onderhoud	19,102	18,820	16,539
Techniek Chauffeur	9,630	8,694	10,510
Techniek Milieu	13,893	12,016	8,897
Techniek Operator	14,421	6,181	12,751
Totaal op 100 punten	75,650	59,528	73,394

Vanuit het standpunt van de technische criteria onderscheidt de offerte van EvoBus zich gunstig, onder meer voor:

- een groot aantal plaatsen “zwakke gebruiker”;
- de grootste commerciële capaciteit;
- de grootste commerciële capaciteit in het voorste compartiment;
- de grootste vrije doorgangsbreedte aan de deuren,
- de grootste vrije doorgangsbreedte aan de voorste as;
- de laagste instaphoogte;
- het kleinste brandstofverbruik;
- de laagste uitstoot van CO₂
- de kwaliteit van de technische ondersteuning voor de instelling van de nieuwe architectuur van de boordelektronica;
- een klimaatcomfort van zeer hoog niveau;
- een geluidsniveau dat bijzonder laag is, zowel binnenin als buiten;
- een beperkte draaicirkel;
- een kleine bestreken baan.

Inzake de technische criteria onderscheidt de offerte van MAN zich ongunstig, onder meer betreffende:

- de kleinste commerciële capaciteit van het voorste compartiment;
- de kleinste commerciële capaciteit;
- het geringste aantal plaatsen zwakke gebruikers;
- de hoogste instaphoogte;
- een kleine vrije doorgangsbreedte aan de deuren;
- aanzienlijke hellingen in de vloer, onder meer in het achtercompartiment, met treden;
- het hoogste brandstofverbruik;
- de grootste uitstoot van CO₂;
- middelmatig klimaatcomfort;
- het slechtste trillingscomfort;
- de onmogelijkheid een gateway te bekomen voor de monitoring van de werkingsstaat van de boorduitrustingen;
- een hoog geluidsniveau zowel binnenin als buiten;
- een grote draaicirkel;
- de onmogelijkheid de uitlaat op het dak te monteren;

- de onmogelijkheid een vloertapijt in imitatie plankenvloer te bekomen.
- Op het stuk van de technische criteria onderscheidt de offerte van VDL zich ongunstig, onder meer betreffende:
- de hoogste instaphoogte;
 - de kleinste vrije doorgangsbreedte aan de vooras, kleiner dan 900 mm (vereist niveau in het bestek);
 - hoge hellingsoppervlakten;
 - hoog brandstofverbruik;
 - een hoge uitstoot van CO₂;
 - een grote draaicirkel;
 - de breedste bestreken baan;
 - een middelmatige toegankelijkheid voor de controle van de slijtstukken;
 - een hoog geluidsniveau zowel binnenin als buiten.

Samenvatting

SAMENVATTING	EvoBus Citaro G	MAN Lion's City A21	VDL Citea SLA 180/360
Financiële, commerciële en organisatorische kwaliteit	100,00	83,946	91,881
Technische kwaliteit	75,650	59,528	73,394
Totaal op 200 punten	175,650	143,474	165,276

Uit deze vergelijking resulteert dat de offerte van EvoBus voor het geleed model Citaro de voordeligste is voor de autobussen met onderhoudscontract.

Er werd een vergelijking van de offertes zonder onderhoudscontract voor het voertuig uitgevoerd omdat dit contract een optie is. Ze geeft het volgende resultaat

SAMENVATTING ZONDER O.C.	EvoBus Citaro G	MAN Lion's City A21	VDL Citea SLA 180/360
Financiële, commerciële en organisatorische kwaliteit	98,800	83,346	90,831
Technische kwaliteit	73,555	57,411	71,285
Totaal op 200 punten	172,355	140,757	162,116

Zelfs in dit geval blijkt uit deze vergelijking dat de offerte van EvoBus voor het model Citaro de voordeligste blijft voor de gelede bussen.

Overwegende voor post 1 van de standaardautobussen, dat voor alle criteria voor de voertuigen en het onderhoudscontract (als optie) van die autobussen de offerte van EvoBus voor het model Citaro 173,327 punten op 200 behaalt (eerste gerangschikt), die van VDL voor het model Citea SLF120/310 161,941 punten op 200 behaalt (tweede gerangschikt), die van Van Hool (Cummins) voor het model A330 153,919 punten op 200 behaalt (derde gerangschikt), die van Van Hool (MAN) voor het model A330 152,786 punten op 200 behaalt (vierde gerangschikt) en die van Irisbus 120,927 punten op 200 behaalt (vijfde gerangschikt).

Overwegende dat de offerte voorgesteld door EvoBus voor post 1 voor de autobussen en het onderhoudscontract, het hoogste resultaat behaalt, en dan ook beschouwd moet worden als de voordeligste regelmatige offerte.

Overwegende voor post 2 van de gelede autobussen, dat voor alle criteria voor de voertuigen en het onderhoudscontract (als optie) van die autobussen de offerte van EvoBus voor het model Citaro G 175,650 punten op 200 behaalt (eerste gerangschikt), die van VDL voor het model Citea SLF180/360 165,276 punten op 200 behaalt (tweede gerangschikt) en die van MAN (Cummins) voor het model Lion' City A23 143,474 punten op 200 behaalt (derde gerangschikt).

Overwegende dat de offerte voorgesteld door EvoBus voor post 2, voor de autobussen en het onderhoudscontract, het hoogste resultaat behaalt, en dan ook beschouwd moet worden als de voordeligste regelmatige offerte.

Overwegende dat in het kader van de finale onderhandeling het betalingsplan gewijzigd werd op de volgende manier en een schijf van 25 % van de opdracht bepaalt bij de bestelling, 30 % van de opdracht op het einde van de studiefase op het ogenblik dat de voertuigen in productie worden gezet, 40 % bij de voorlopige oplevering van elk voertuig en 5 % bij de definitieve oplevering van elk voertuig. Rekening houdend met de voordelen die voortvloeien uit deze vervroegde betaling, worden de eenheidsprijzen teruggebracht tot 246.901 EUR voor een standaardautobus, of in totaal 22.961.786 EUR voor 93 autobussen in plaats van 23.891.786 EUR, en 338.119 EUR voor een gelede autobus, of in totaal 26.711.438 EUR voor 79 autobussen in plaats van 27.501.438 EUR.

Deze wijzigingen veranderen op geen enkele manier de rangschikking van de inschrijvers.

De offerte van EvoBus is dus de voordeligste, zowel voor de standaardautobussen als voor de gelede autobussen, en ze maakt het mogelijk voordelige commerciële voorwaarden te genieten voor de gunning van de twee posten aan deze inschrijver. Dat het dan ook aangewezen is de offerte van EvoBus te aanvaarden voor post 1 tegen de prijs van 22.961.786 EUR voor 93 standaardautobussen;

Dat het dan ook aangewezen is de offerte van EvoBus te aanvaarden voor het onderhoudscontract als optie voor post 1 tegen de prijs van 6.980.258 EUR voor 93 standaardautobussen:

Dat het dan ook aangewezen is de offerte van EvoBus te aanvaarden voor post 2 tegen de prijs van 26.711.438 EUR voor 79 gelede autobussen;

Dat het dan ook aangewezen is de offerte van EvoBus te aanvaarden voor het onderhoudscontract als optie voor post 2 tegen de prijs van 5.212.025 EUR voor 79 gelede autobussen;

Overwegende, inzake het onderhoudscontract van die autobussen voor de twee posten, dat de optie eventueel gelicht zal worden op het einde van de waarborgperiode van de voertuigen;

Overwegende, inzake de overname na 8 (acht) jaar van die autobussen voor de twee posten, dat de optie eventueel gelicht zal worden op het einde uiterlijk 6 (zes) maanden vóór de achtste vervaldatum van de voorlopige oplevering van de voertuigen;

Om al deze redenen,

Op voorstel van het Beheerscomité,

Beslist de Raad van Bestuur:

- aan EvoBus post 1 te gunnen betreffende de raamovereenkomst voor de studie, de constructie, de levering, de inwerkingstelling en het eventueel onderhoud van standaardautobussen van het model Citaro ...;
- aan EvoBus post 2 te gunnen betreffende de raamovereenkomst voor de studie, de constructie, de levering, de inwerkingstelling en het eventueel onderhoud van gelede autobussen van het model Citaro G, ...;
- bij EvoBus bestelling te plaatsen voor post 1 tegen de voorwaarden die hiervoor gedetailleerd zijn, van een opdracht betreffende 93 standaardautobussen van het model Citaro voor een totale prijs van 22.961.786 EUR, zonder btw;

- bij EvoBus bestelling te plaatsen, tegen de hiervoor gedetailleerde voorwaarden, van het onderhoudscontract als optie voor 93 standaardautobussen voor een bedrag van 6.980.258 EUR;
- bij EvoBus bestelling te plaatsen voor post 2 tegen de voorwaarden die hiervoor gedetailleerd zijn, van een opdracht betreffende 79 gelede autobussen van het model Citaro G voor een totale prijs van 26711438 EUR, zonder btw;
- bij EvoBus bestelling te plaatsen, tegen de hiervoor gedetailleerde voorwaarden, van het onderhoudscontract als optie voor 79 gelede autobussen voor een bedrag van 5.212.025 EUR.”

Dit is de eerste bestreden beslissing.

3.14. Op 26 juni 2013 worden alle inschrijvers individueel in kennis gesteld van de gunningsbeslissing.

IV. Regelmatigheid van de rechtspleging

4. Verzoekster brengt een pleitnota in het debat waarin uitvoerig weerwerk wordt geboden tegenover het verweer in de nota.

Deze pleitnota blijkt slechts op de dag van de terechtzitting aan verwerende partij en aan de Raad van State te zijn bezorgd, hoewel verzoekster niet ontkent dat op dat ogenblik zij reeds meer dan een week beschikte over de stukken waarvan de vertrouwelijkheid door de verwerende partij werd gelicht. Deze pleitnota aanvaarden zou het recht op tegenspraak van verwerende partij op onevenredige wijze beperken en die nota onttrekt zich op die wijze eveneens aan gedegen onderzoek door het auditoraat.

De pleitnota wordt bijgevolg uit het debat geweerd.

V. Vertrouwelijke stukken

5. Bij brief van 29 juli 2013 gericht aan de Raad van State, vraagt verzoekster dat de vertrouwelijkheid zou worden gelicht van de stukken 24, 29 en 30 van het administratief dossier.

Bij brief van 30 juli 2013 aan de Raad van State deelt verwerende partij mee dat ten behoeve van verzoekster de vertrouwelijkheid kan worden gelicht van stuk 29, en een gedeelte van de stukken 24 en 30, namelijk voor zover deze gegevens bevatten met betrekking tot de offerte van verzoekster. De niet-vertrouwelijk gemaakte delen van deze stukken werden rechtstreeks door de raadsman van verwerende partij aan de raadsman van verzoekster bezorgd, zodat de stukken die werden neergelegd in het administratief dossier, voorlopig afzonderlijk in het dossier blijven opgenomen bij de vertrouwelijke stukken.

VI. De schorsingsvoorwaarden

6. Overeenkomstig artikel 17, §§ 1 en 2, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State kan slechts tot schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende noodzakelijkheid worden besloten onder de drievoudige voorwaarde dat uiterst dringende noodzakelijkheid voorhanden is, dat ernstige middelen worden aangevoerd die de nietigverklaring van de aangevochten beslissing kunnen verantwoorden en dat de onmiddellijke tenuitvoerlegging van de bestreden beslissing een moeilijk te herstellen ernstig nadeel kan berokkenen.

Te dezen is evenwel de wet van 23 december 2009 ‘tot invoeging van een nieuw boek betreffende de motivering, de informatie en de rechtsmiddelen in de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten’ van toepassing.

Luidens het door voornoemde wet van 23 december 2009 in de wet van 24 december 1993, nieuw ingevoegde artikel 65/15, eerste lid, is voor de schorsing van de thans bestreden beslissingen het bewijs van een moeilijk te herstellen ernstig nadeel niet vereist.

Anderzijds verplicht artikel 65/15, tweede lid, verzoekster tot het instellen van de vordering tot schorsing volgens een procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid.

Er dient te dezen dan ook enkel nog te worden onderzocht of ernstige middelen worden aangevoerd die de nietigverklaring van de eerste bestreden beslissing kunnen verantwoorden.

VII. Onderzoek van het tweede middel

Uiteenzetting van het middel

7. Een tweede middel wordt geput uit de schending van de artikelen 65/4 en 65/5 van de overheidsopdrachtenwet, van het materiële motiveringsbeginsel, het transparantiebeginsel en het zorgvuldigheidsbeginsel, doordat:

- 1) verwerende partij voor beide percelen in het kader van de beoordeling van de ingediende offertes voor het (onaangekondigde) subgunningscriterium “commerciële en organisatorische kwaliteit” en het tweede gunningscriterium “technische kwaliteit” zowel in het bestek als in de bestreden gunningsbeslissing geen beoordelingsmethode aankondigt en weergeeft;
- 2) verzoekster in de bestreden gunningsbeslissing voor wat betreft beide percelen voor de beoordeling van haar offerte en de offertes van de andere inschrijvers in het licht van het (onaangekondigde) subgunningscriterium “commerciële en organisatorische kwaliteit” en het tweede gunningscriterium “technische kwaliteit” met puntentoekenningen tot drie cijfers na de komma wordt geconfronteerd, zonder dat verwerende partij ook maar enigszins aangeeft hoe deze puntentoekenningen werden verkregen;
- 3) in het kader van de beoordeling van de offertes voor beide percelen in het licht van het (onaangekondigde) subgunningscriterium “commerciële en

organisatorische kwaliteit” in de bestreden gunningsbeslissing telkens uitsluitend een woordelijke motivering aangaande de offerte van nv EvoBus Belgium wordt weergegeven, zonder daarbij tevens concreet de offerte van verzoekster en de andere inschrijvers te beoordelen; dat daarbij telkens algemeen (die zonder onderscheid tussen de offertes van de niet-gekozen inschrijvers) wordt gesteld dat de offerte van nv EvoBus Belgium een voordeel heeft in vergelijking met de andere offertes; verzoekster kan aldus niet verifiëren waarom aan haar offerte een bepaalde score werd toegekend, waarom aan de offertes van de andere inschrijvers (waaronder nv EvoBus Belgium) een bepaalde score werd toegekend en op welke wijze de puntenverschillen worden gerechtvaardigd;

- 4) in het kader van de beoordeling van de offertes voor beide percelen in het licht van het tweede gunningscriterium “technische kwaliteit” in de bestreden gunningsbeslissing telkens een zeer summiere woordelijke motivering wordt gegeven die geenszins volstaat voor dit onrechtmatig subjectief tweede gunningscriterium; verzoekster kan aldus niet verifiëren waarom aan haar offerte een bepaalde score werd toegekend, waarom aan de offertes van de andere inschrijvers (waaronder nv EvoBus Belgium) een bepaalde score werd toegekend en op welke wijze de puntenverschillen worden gerechtvaardigd;
- 5) verzoekster op grond van de gegeven beoordeling in het licht van het tweede gunningscriterium “technische kwaliteit” in de bestreden gunningsbeslissing niet kan verifiëren waarom haar offerte voor perceel 2 (gelede bussen van 18m) voor wat betreft de “reizigers” en de “chauffeur” de beste score van alle ingediende offertes krijgt (respectievelijk 24,697 en 10,510), terwijl haar offerte voor perceel 1 (standaard bussen van 12 m) voor wat betreft de “reizigers” en de “chauffeur” op één na de slechtste score van alle ingediende offertes krijgt (respectievelijk 14,514 en 8,320), terwijl beide type bussen van verzoekster voor wat betreft deze beoordelingsaspecten op identieke wijze zijn opgebouwd;
- 6) verzoekster op grond van de gegeven beoordeling in het licht van het tweede gunningscriterium “technische kwaliteit” in de bestreden

gunningsbeslissing niet kan verifiëren waarom haar offerte voor perceel 2 (gelede bussen van 18m) voor wat betreft het “leefmilieu” en de “operator” de slechtste score en de op één na slechtste score krijgt (respectievelijk 8,897 en 12,751), terwijl haar offerte voor perceel 1 (standaard bussen van 12 m) voor wat betreft het “leefmilieu” en de “operator” de beste score van alle ingediende offertes krijgt (respectievelijk 11,513 en 13,249), terwijl beide type bussen van verzoekster met identiek dezelfde aandrijflijn en motor worden aangeboden.

Toegelicht wordt dat verwerende partij voor de beoordeling van de beide percelen zowel wat betreft het subgunningscriterium “commerciële en organisatorische kwaliteit” als voor het tweede gunningscriterium “technische kwaliteit” in de bestreden gunningsbeslissing in het geheel geen beoordelingsmethode weergeeft. De beoordelingsmethode werd trouwens ook niet aangekondigd in het bestek. Nochtans geeft verwerende partij in de bestreden beslissing aan dat zij wel degelijk een uitgewerkte beoordelingsmethode heeft gehanteerd, maar deze wordt dus op geen enkele wijze weergegeven in de bestreden beslissing. Bijgevolg kan verzoekster niet verifiëren aan de hand van welke beoordelingsmethode aan haar offerte voor perceel 1 voor de commerciële en organisatorische kwaliteit een score van 18,790 punten werd gegeven en voor de technische kwaliteit een score van 64,469 punten.

Een zelfde kritiek formuleert verzoekster ten aanzien van de beoordeling van perceel 2. Telkens wordt zij geconfronteerd met scores tot drie cijfers na de komma zonder de wijze van puntentoekenning te kennen en te kunnen verifiëren, laat staan dat verzoekster het gerechtvaardigd karakter van de puntenverschillen met de andere inschrijvers zou kunnen nagaan. Dat er een gedetailleerde beoordelingsmethode werd gehanteerd blijkt uit de bestreden beslissing en blijkt ook uit de puntenscores met drie cijfers na de komma.

Voorts meent verzoekster dat de woordelijke motivering die met betrekking tot de beoordeling van de commerciële en organisatorische kwaliteit en

van de technische kwaliteit wordt gegeven op zich niet volstaat om de materiële motiveringsplicht te vervullen. Een motivering waarbij voor beide percelen uitsluitend wordt gesteld dat de offerte van EvoBus Belgium een voordeel heeft in vergelijking met de andere inschrijvers, waarna een paar korte *bullets* worden geformuleerd, volstaat niet. Verwerende partij lijkt daarbij uit te gaan van een gelijkaardig voordeel van EvoBus Belgium ten opzichte van alle andere ingediende offertes, hoewel alsnog uiteenlopende scores worden toegekend. Verwerende partij laat ook na om effectief de offertes van verzoekster en de andere niet-gekozen inschrijvers te beoordelen en hieromtrent een motivering te geven. Verwerende partij ontnemt door deze werkwijze de mogelijkheid aan verzoekster om enerzijds de beoordeling van haar eigen offerte te kennen of te verifiëren en anderzijds om de puntenverschillen tussen de verschillende inschrijvers te begrijpen en te controleren. Dit geldt des te meer nu er voor de commerciële en organisatorische kwaliteit slechts een puntenverschil is van 0,843 op 20 punten tussen de offerte van verzoekster en die van EvoBus Belgium voor perceel 1.

Ook wat betreft de beoordeling van de technische kwaliteit laat verwerende partij na om te motiveren waarom aan de offerte van verzoekster voor beide percelen een bepaalde score wordt toegekend, waarom bepaalde puntenverschillen tussen de inschrijvers voorhanden zijn en waarom (en niet in het minst) er tussen de offertes van verzoekster voor beide percelen voor bepaalde beoordelingselementen, met name reizigers, chauffeur, milieu en operator, een uiteenlopende beoordeling voorhanden lijkt te zijn terwijl de in de bestreden gunningsbeslissing aangehaalde aspecten van de offertes van verzoekster meermaals identiek zijn voor beide type bussen. Verzoekster kan derhalve niet achterhalen waarom haar offerte voor perceel 2 (gelede bussen van 18m) voor wat betreft de “reizigers” en de “chauffeur” de beste score van alle ingediende offertes krijgt (respectievelijk 24,697 en 10,510), terwijl haar offerte voor perceel 1 (standaard bussen van 12 m) voor wat betreft de “reizigers” en de “chauffeur” op één na de slechtste score van alle ingediende offertes krijgt (respectievelijk 14,514 en 8,320), terwijl het concept van beide type bussen van verzoekster op identieke wijze is opgebouwd (de doorgang van de assen, de deuropeningen, ramp, het

binnengeluid, het klimaatsysteem, de instapspleet, de veiligheden en de ergonomische voorzieningen worden identiek voorgesteld). Dit geldt eveneens voor de beoordelingsaspecten “leefmilieu” en “operator” binnen het criterium “technische kwaliteit” waaromtrent verzoekster op grond van de weergegeven beoordeling in de bestreden gunningsbeslissing niet kan verifiëren waarom haar offerte voor perceel 2 (gelede bussen van 18m) de slechtste score en de op één na slechtste score krijgt (respectievelijk 8,897 en 12,751), terwijl haar offerte voor perceel 1 (standaard bussen van 12m) voor wat betreft het “leefmilieu” en de “operator” de beste score van alle ingediende offertes krijgt (respectievelijk 11,513 en 13,249), terwijl beide type bussen van verzoekster met identiek dezelfde aandrijflijn, motor, geluidswaarde en elektronica worden aangeboden. Dit zou er volgens verzoekster op kunnen wijzen dat de ingediende offertes door middel van een bepaalde rekenkundige beoordelingsmethode ten opzichte van elkaar worden afgewogen maar verwerende partij ontnemt verzoekster de mogelijkheid om de gehanteerde beoordelingsmethode te begrijpen en te verifiëren gelet op het stilzwijgen in de bestreden gunningsbeslissing.

Ten slotte wordt de offerte van verzoekster voor perceel 1 negatief beoordeeld met betrekking tot de technische kwaliteit omwille van een klein aantal zitplaatsen terwijl de offerte van EvoBus positief beoordeeld wordt omwille van een groot aantal zitplaatsen. Het bestek voorziet echter niet in een minimum aantal zitplaatsen en staanplaatsen of een maximum aantal zitplaatsen en staanplaatsen. Verzoekster heeft ook meermaals in het kader van de onderhandelingen voorgesteld om deze aantallen aan te passen en heeft geïnformeerd naar de voorkeur van verwerende partij. Ondanks deze uitdrukkelijke en herhaaldelijke vraagstellingen laat verwerende partij na hieromtrent een deugdelijke motivering te geven in de bestreden beslissing.

Beoordeling

8. Luidens artikel 65/4, eerste lid, van de wet van 24 december 1993 stelt de aanbestedende instantie een gemotiveerde beslissing op onder meer

(5°) “wanneer ze de opdracht gunt, ongeacht de procedure”. Deze gemotiveerde beslissing bevat, naargelang de procedure en het soort beslissing, de vervolgens in artikel 65/5 vermelde elementen; zo bevat deze beslissing - bedoeld is de gunningsbeslissing, luidens dit artikel 65/5, 7°, “de namen van de gekozen inschrijver en van de inschrijvers van wie de regelmatige offerte niet werd gekozen en de juridische en feitelijke motieven, waaronder de kenmerken en relatieve voordelen van de gekozen offerte, voor de beslissingen die daarop betrekking hebben”.

Aldus lijkt op grond van dit artikel 65/5, 7°, de gunningsbeslissing de kenmerken en “relatieve” voordelen van de gekozen offerte te moeten bevatten. Er blijkt niet *prima facie* waarom die vereiste niet zou gelden in het kader van een onderhandelingsprocedure, alleen omdat de keuze daarbij kan steunen niet alleen op de offerte maar ook op de resultaten van de onderhandelingen. Zeker wanneer daarbij zoals te dezen de offertes na onderhandelingen worden vergeleken op grond van, in het bestek vermelde, gunningscriteria lijkt de formele motiveringsplicht dan ook te vereisen dat de niet gekozen inschrijver, op grond van die motivering, weet waarom de aanbestedende instantie, in het licht van die gunningscriteria en de kenmerken en relatieve voordelen van de offerte van de gekozen offerte, de voorkeur gaf aan die offerte.

9. De bestreden beslissing geeft met betrekking tot de beoordeling van het financieel criterium voor de beide percelen een tabel weer met de scores van de verschillende inschrijvers.

Met betrekking tot de beoordeling van de commerciële en organisatorische kwaliteit van de offertes geeft de eerste bestreden beslissing voor de beide percelen tevens een tabel op met een totale score per inschrijver tot drie cijfers na de komma. Vervolgens vermeldt ze enkele elementen waarin de offerte van de gekozen inschrijver zich onderscheidt van de andere offertes. De andere offertes worden als zodanig voor dit criterium niet verder besproken.

Met betrekking tot de beoordeling van de technische kwaliteit van de offertes, geeft de eerste bestreden beslissing voor beide percelen een tabel weer waarin de scores van de verschillende inschrijvers tot drie cijfers na de komma worden uitgesplitst naar de vijf in het bestek vermelde subcriteria, te weten: techniek–reizigers, techniek–onderhoud, techniek–chauffeur, techniek–milieu en techniek–operator, zonder dat wordt aangegeven op hoeveel punten deze subcriteria afzonderlijk werden gequoteerd. Vervolgens somt ze per offerte een aantal elementen op waarin de offerte zich gunstig onderscheidt (voor de gekozen inschrijver) dan wel ongunstig onderscheidt (voor de overige offertes).

10. Ten aanzien van de toegepaste beoordelingsmethodiek wordt voor de beide percelen voor de beoordeling van het financiële criterium duidelijk uiteengezet op welke wijze de prijzen werden in overweging genomen en aan de hand van welke vergelijkende formules ze ten opzichte van elkaar werden gerangschikt. Voor de overige criteria wordt vermeld dat de technische diensten van de MIVB een individuele kwalitatieve evaluatie hebben gemaakt, die resulteerde in een kwaliteitscijfer.

Uit het administratief dossier blijkt dat voor de vergelijking van de offertes voor beide percelen de matrix werd gebruikt die voorafgaand aan de opening van de offertes werd gedeponneerd bij de bedrijfsjurist, maar niet werd meegedeeld aan de inschrijvers. Aan de hand van deze matrix worden de offertes vergeleken ten aanzien van alle gunningscriteria, subcriteria en subsubcriteria die werden vermeld in het bestek. Voor elk van deze subcriteria en subsubcriteria wordt bij de beoordeling aan de onderscheiden offertes een afzonderlijke score toegekend die vervolgens, aan de hand van de weging die in de matrix werd gegeven aan de subcriteria en subsubcriteria, wordt herrekend naar de totaalscore voor de gunningscriteria en enkele subcriteria zoals die zijn vermeld in het bestek te weten “financiële kwaliteit”, “commerciële en organisatorische kwaliteit” en “technische kwaliteit”. Sommige van de deelscores voor subcriteria en subsubcriteria opgenomen in de matrix blijken het resultaat te zijn van beoordelingstabellen die nog afzonderlijk werden opgesteld en die terug te vinden

zijn in het administratief dossier. In de nota van verwerende partij wordt op bladzijde 25 één van deze achterliggende beoordelingstabellen opgenomen, namelijk met betrekking tot het aspect planning binnen het gunningscriterium commerciële kwaliteit. Volgens de stukken die verwerende partij in het administratief dossier heeft opgenomen, werd daarbij een beoordelingsmethodiek gehanteerd die niet vooraf aan de inschrijvers werd meegedeeld. Voor sommige subcriteria werd een beoordeling toegepast waarbij de inschrijver die het minste voldeed 0% van de punten kreeg, de best gerangschikte 100% en de andere inschrijvers een score daartussen kregen naar verhouding. Voor andere deelcriteria kreeg de best gerangschikte 100% van de punten, degene die voldeed aan het minimum bepaalde in het bestek 50%, degene die niet voldeed 0% en de anderen een score naar verhouding tussen 100 en 50%. Deze beoordelingsmethodiek werd niet toegelicht in de eerste bestreden beslissing.

De puntenscores die werden toegekend aan de verschillende offertes voor de subcriteria binnen het criterium commerciële en organisatorische kwaliteit werden dus niet weergegeven in de bestreden beslissing. Evenmin werden de scores voor de subsubcriteria binnen het hoofdcriterium technische kwaliteit in de eerste bestreden beslissing weergegeven.

In de eerste bestreden beslissing werden voor de beoordeling van het criterium commerciële en organisatorische kwaliteit enkele subcriteria weergegeven waarvoor de offerte van de gekozen inschrijver gunstig werd beoordeeld (trouwens ook zonder weergave van de behaalde score voor deze subsubcriteria). Er wordt echter niet vermeld hoe deze offerte voor elkeen van de subcriteria werd beoordeeld. Zo wordt er bij de beoordeling van perceel 1 bijvoorbeeld niets gezegd over hoe deze offerte scoorde voor de naleving van de administratieve bepalingen voor de aankoop en het onderhoudscontract van de voertuigen, hoe deze offerte scoorde voor de projectleider en het projectteam, hoe deze offerte scoorde voor de analyse van de organisatorische risico's, de kwaliteit van het productiesysteem, terwijl uit de matrix opgenomen in het administratief dossier blijkt dat deze elementen werden beoordeeld en gequoteerd. Voor de

overige offertes, waaronder de offerte van verzoekende partij, wordt voor geen enkel van de subcriteria van het criterium commerciële en organisatorische kwaliteit aangegeven hoe deze werden beoordeeld.

Ten aanzien van de beoordeling van de technische kwaliteit, worden in de eerste bestreden beslissing eveneens een aantal subsubcriteria opgesomd waarvoor de offerte van de gekozen inschrijver gunstig werd beoordeeld, en ook voor de andere offertes een aantal subsubcriteria waarvoor deze ongunstig werden beoordeeld, zonder dat elk in het bestek vermeld en in de matrix gequoteerd subsubcriterium wordt besproken. Zo wordt er bijvoorbeeld niets vermeld aangaande de kwaliteit met betrekking tot het onderhoud van het voertuig en kan verzoekende partij in de eerste bestreden beslissing geen enkele aanwijzing vinden waarom zij voor dit subcriterium bij perceel 1 bijvoorbeeld een score 16,873 kreeg en de gekozen inschrijver een score 19,934.

Aldus blijkt enerzijds dat bij de beoordeling van de offertes een gedetailleerde matrix werd gehanteerd waarbij voor alle in het bestek vermelde gunningscriteria, subcriteria en subsubcriteria een score werd toegekend, zonder dat verzoekster in de bestreden beslissing de score terugvindt van de gekozen inschrijver voor al deze criteria, noch haar eigen score kent voor al deze criteria, noch uit de woordelijke motivering kan afleiden of haar offerte gunstig dan wel ongunstig werd beoordeeld voor elk van deze criteria. De gehanteerde matrix bij de beoordeling en de achterliggende beoordelingstabellen voor enkele subsubcriteria, zoals de leveringstermijn, de geluidswaarden etc. maken geen deel uit van de eerste bestreden beslissing. Er werd in deze laatste trouwens ook niet verwezen naar deze beoordelingsdocumenten.

Hierdoor kan verzoekende partij voor de gunningscriteria met betrekking tot de commerciële en organisatorische kwaliteit en met betrekking tot de technische kwaliteit op grond van de gunningscriteria, subgunningscriteria en subsubcriteria zoals vermeld in het bestek, wel vermoeden wat werd beoordeeld, en wat de totaalscore was voor de offertes voor het gunningscriterium financiële

kwaliteit en commerciële en organisatorische kwaliteit en de subcriteria techniek–reizigers, techniek–onderhoud, techniek–chauffeur, techniek–milieu en techniek–operator binnen het gunningscriterium technische kwaliteit, maar weet zij niet welke scores werden behaald op elk van de beoordeelde elementen, noch, zo lijkt op het eerste gezicht, hoe de score voor elk van deze elementen, of dan toch bepaalde, werd verkregen, noch had zij kennis van de beoordelingsmethode.

Verder kan op het eerste gezicht worden vastgesteld dat verwerende partij terecht (deels) de vertrouwelijkheid heeft gelicht van de stukken 24, 29 en 30 zodat in de huidige stand van het geding ook *prima facie* niet wordt aangetoond dat al de gegevens opgenomen in de oorspronkelijk niet aan verzoekende partijen meegedeelde beoordelingstabellen van die aard zijn dat de openbaarmaking ervan zou strijden met artikel 65/10, § 1 van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor aanneming van werken, leveringen en diensten.

Aldus lijkt, gelet op de concrete omstandigheden van deze zaak, de eerste bestreden beslissing niet te voldoen aan de vereiste motiveringsverplichting zoals opgenomen in de artikelen 65/4 en 65/5, 7° van de wet van 24 december 1993 betreffende de overheidsopdrachten en sommige opdrachten voor de aanneming van werken, leveringen en diensten. In tegenstelling tot wat verwerende partij voorhoudt, betreft dit geen louter probleem van kennisgeving, maar betreft dit een gebrek in de motivering van de bestreden gunningsbeslissing zelf zoals vereist door de voormelde artikelen 65/4 en 65/5.

Het feit dat verzoekende partij na het indienen van het verzoekschrift in kennis wordt gesteld van de matrix met de beoordeling van haar offerte voor de verschillende gunningscriteria, subcriteria en subsubcriteria, waarmee zij aldus ook nog steeds geen kennis heeft van de scores van de gekozen inschrijver voor alle subcriteria, kan op het eerste gezicht het gebrek aan motivering waarmee de bestreden beslissing is aangetast niet herstellen. Het doel van de formele motiveringsplicht, zoals ook vervat in artikel 65/4 en 65/5 van de

wet van 24 december 1993 sluit immers op het eerste gezicht uit dat verzoekster vrede zou moeten nemen met een mededeling van de motieven nadat zij een rechtsmiddel – meer bepaald een vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid – heeft aangewend. Door de handelwijze van verwerende partij heeft verzoekende partij, in strijd met het oogmerk van de formele-motiveringsverplichting, zich over het instellen van de initiële vordering moeten beraden en haar grieven moeten formuleren zonder kennis te hebben van deze motieven van de eerste bestreden beslissing.

Voorts lijkt de laattijdige mededeling onder meer tot gevolg te hebben dat verzoekende partij binnen de huidige procedure in haar gewone afwikkeling middelen tegen de ontvangen motivering had moeten formuleren en aanbrengen met de vraag of dit te dezen toelaatbaar zou zijn geweest, in het kader van een vordering tot schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid. Zulks zou immers in de eerste plaats het onderzoek van de zaak door het auditoraat en het recht op tegenspraak dat aan verwerende partij toekomt hebben bemoeilijkt.

Ten slotte kon de rechtspositie van potentieel tussenkomende partijen in voorkomend geval zijn beïnvloed en drong zich dan eventueel de noodzaak op om hun een nieuwe kans te geven om tussen te komen na kennisgeving van de voormelde uitbreiding van de vordering. Dit alles, ook, in voorkomend geval, wegens de daarmee gepaard gaande vertraging in de procedure, is niet meteen inpasbaar in de strikte procedureregels waaraan de wetgever de procedure van de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid inzake overheidsopdrachten heeft onderworpen, waaronder in het bijzonder de regels inzake de beroepstermijn en de gestanddoeningstermijn.

Het tweede middel is ernstig.

11. Verzoekster vordert ook de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de impliciete weigering om de beide percelen van de

voormelde overheidsopdracht “aan de verzoekende partij te gunnen”. Dit is de tweede bestreden beslissing.

Overeenkomstig de rechtspraak van de algemene vergadering van de Raad van State, arresten nrs. 222.357 en 222.358 van 1 februari 2013, moet de jurisprudentiële techniek van de nietigverklaring van de impliciete weigeringsbeslissing worden voorbehouden aan uitzonderlijke gevallen. Deze uitzonderlijkheid, zo vervolgt de algemene vergadering, moet steeds op overtuigende, afdoende wijze beargumenteerd zijn geworden door de verzoekende partij.

Verzoekster doet zulks te dezen in het geheel niet.

De vordering wordt verworpen in zoverre het tegen de impliciete weigeringsbeslissing is gericht.

BESLISSING

1. De Raad van State beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de beslissing van 25 juni 2013 van de Maatschappij voor Intercommunaal Vervoer te Brussel (MIVB), waarbij werd besloten beide percelen van de overheidsopdracht op basis van het bestek AB-2012 ‘Standaard- en gelede autobussen’ aan de nv EvoBus Belgium te gunnen.

2. De vordering wordt verworpen voor het overige.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 6 augustus 2013, door de Raad van State, XIIe kamer, samengesteld uit:

Pierre Lefranc,	staatsraad,
	waarnemend voorzitter,
bijgestaan door	
Frank Bontinck,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Frank Bontinck

Pierre Lefranc