

RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

XIIe KAMER

A R R E S T

**nr. 238.201 van 16 mei 2017
in de zaak A. 216.516/XII-7917**

In zake: de NV IVECO BELGIUM
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Philippe Peerens en Stéphane Willemart
kantoor houdend te 1170 Brussel
Vorstlaan 100
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen:

de VLAAMSE GEMEENSCHAP
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Patrick Peeters en Julie Vanhoenacker
kantoor houdend te 1000 Brussel
Terhulpsesteenweg 120
bij wie woonplaats wordt gekozen

Tussenkommende partij :

de NV MAN TRUCK & BUS
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Gitte Laenen
kantoor houdend te 2800 Mechelen
Antwerpsesteenweg 16-18
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van het beroep

1. Het beroep, ingesteld op 20 juli 2015, strekt tot de
nietigverklaring van:

“1. De beslissing van de [Vlaamse Gemeenschap] dd. 19 mei 2015 [...],
waarbij wordt beslist om de offerte van [de nv Iveco Belgium] voor

perceel 1 van de overheidsopdracht ‘voor het aankopen van vrachtwagens voor de Vlaamse Overheid’ nietig te verklaren, onregelmatig te verklaren en te weren, en om de opdracht te gunnen aan DAF Trucks Vlaanderen nv;

2. De beslissing van de [Vlaamse Gemeenschap] dd. 19 mei 2015 [...], waarbij wordt beslist om de offerte van [de nv Iveco Belgium] voor perceel 2 van de overheidsopdracht ‘voor het aankopen van vrachtwagens voor de Vlaamse Overheid’ nietig te verklaren, onregelmatig te verklaren en te weren, en om de opdracht te gunnen aan Volvo Group Belgium nv;
3. De beslissing van de [Vlaamse Gemeenschap] dd. 19 mei 2015 [...], waarbij wordt beslist om de offerte van [de nv Iveco Belgium] voor perceel 3 van de overheidsopdracht ‘voor het aankopen van vrachtwagens voor de Vlaamse Overheid’ nietig te verklaren, onregelmatig te verklaren en te weren, en om de opdracht te gunnen aan Volvo Group Belgium nv;
4. De beslissing van de [Vlaamse Gemeenschap] dd. 19 mei 2015 [...], waarbij wordt beslist om de offerte van [de nv Iveco Belgium] voor perceel 5 van de overheidsopdracht ‘voor het aankopen van vrachtwagens voor de Vlaamse Overheid’ nietig te verklaren, onregelmatig te verklaren en te weren, en om de opdracht te gunnen aan MAN Truck & Bus nv”.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een memorie van antwoord ingediend en de verzoekende partij heeft een memorie van wederantwoord ingediend.

De tussenkomende partij heeft een verzoekschrift tot tussenkomst ingediend. De tussenkomst is toegestaan bij beschikking van 17 november 2015.

Adjunct-auditeur Thomas Maes heeft een verslag opgesteld.

De verzoekende partij, de verwerende partij en de tussenkomende partij hebben een laatste memorie ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 28 maart 2017.

Staatsraad Pierre Barra heeft verslag uitgebracht.

Advocaat Patrick Peeters, die verschijnt voor de verwerende partij, en advocaat Yasmine D’hanis, die *loco* advocaat Gitte Laenen verschijnt voor de tussenkomende partij, zijn gehoord.

Auditeur Thomas Maes 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. De verwerende partij schrijft een overheidsopdracht voor levering uit. De opdracht heeft als voorwerp het leveren van vrachtwagens op afroep en betreft een raamovereenkomst. De gekozen gunningswijze is de open offerteaanvraag.

De opdracht wordt bekendgemaakt in het Bulletin der Aanbestedingen en in het Publicatieblad van de Europese Unie.

3.2. Het bestek met nummer 2014/AFM/OO/25730 is van toepassing op deze opdracht. Blijkens het bestek bestaat de opdracht uit vijf percelen:

- Perceel 1: leveren van vrachtwagens 4x2 – MTM 9 ton;
- Perceel 2: leveren van vrachtwagens 4x2 – MTM 12 ton;
- Perceel 3: leveren van vrachtwagens 4x2 – MTM 19 ton;

- Perceel 4: leveren van vrachtwagens 4x4 – MTM 19 ton;
- Perceel 5: leveren van vrachtwagens 6x2 – MTM 26 ton.

Het bestek bepaalt het volgende inzake opties:

“2.1.2.3 Opties (Art. 10 KB Plaatsing)

De inschrijver is verplicht om voor elke essentiële optie een bod te doen, op straffe van onregelmatigheid van zijn offerte.

Zie Deel III: Technische Bepalingen – 3.2 Technische beschrijving.

Het indienen van vrije opties is toegestaan.

Zie Deel III: Technische Bepalingen – 3.2 Technische beschrijving.

Het bod voor opties wordt afzonderlijk vermeld in de offerte. De inschrijver geeft steeds duidelijk aan dat het om opties gaat.”

De offertes zullen blijkens het bestek worden getoetst aan vijf gunningscriteria, met volgende weging: prijs 50 %, kwaliteit 35 %, ecologie 4 %, waarborg en dienst-na-verkoop 8 % en contract onderhoud en herstelling 3%.

Het gunningscriterium prijs wordt in het bestek nader omschreven als volgt:

“Bij ‘Prijs’ wordt rekening gehouden met de eenheidsprijs van de vrachtwagen en met de prijzen van de essentiële opties, zoals bepaald en genoteerd in de inventaris.

De punten van dit criterium worden volgens de volgende formule berekend:

Score = 50 punten – { {(prijs – laagste prijs) / laagste prijs} x 50 punten }

Indien de prijs van een bepaalde offerte meer dan het dubbel bedraagt dan de laagste regelmatige offerte, dan scoort de vermelde offerte nul (0) punten.”

In de technische bepalingen van het bestek wordt onder meer het volgende vermeld betreffende essentiële opties:

“Indien een essentiële optie is inbegrepen in het basisvoorstel, moet dit duidelijk vermeld worden in de offerte. In de inventaris wordt in dat geval het cijfer ‘0’ vermeld als eenheidsprijs.

Voor alle ‘essentiële opties’ moet de inschrijver, op straffe van nietigheid van het voorstel voor het perceel, een prijs geven.”

Wat perceel 1 betreft, omschrijft het bestek onder meer volgende kenmerken van de aan te bieden vrachtwagens:

“Perceel 1: Vrachtwagens 4x2 – MTM 9 ton

A. Essentiële kenmerken

Volgende criteria zijn essentiële kenmerken. Voorstellen die hier niet aan voldoen, worden uitgesloten voor verdere beoordeling.

1. Vrachtwagen met configuratie 4 x 2

[...]

8. Halflange werkcabine (met kleine bergruimte achter de zetels)

[...]

B. Technische kenmerken

Volgende punten zijn beoordelingspunten:

[...]

Cabine

33. Halflange werkcabine met maximaal comfort voor de chauffeur en rijder(s). De cabine heeft een kleine bergruimte (diepte ongeveer 30 cm) achter de zetels, zodat de gebruikers een jas en klein materiaal kunnen wegbergen;

[...].”

Wat perceel 2 betreft, omschrijft het bestek onder meer volgende kenmerken van de aan te bieden vrachtwagens:

“Perceel 2: Vrachtwagens 4x2 – MTM 12 ton

A. Essentiële kenmerken

Volgende criteria zijn essentiële kenmerken. Voorstellen die hier niet aan voldoen, worden uitgesloten voor verdere beoordeling.

1. Vrachtwagen met configuratie 4 x 2

[...]

8. Halflange werkcabine (met kleine bergruimte achter zetels)

[...]

B. Technische kenmerken

Volgende punten zijn beoordelingspunten:

[...]

Cabine

33. Werkcabine ‘halflang’ met maximaal comfort voor de chauffeur en rijder(s). De cabine heeft een kleine bergruimte (diepte ongeveer 30 cm) achter de zetels, zodat de gebruikers een jas en klein materiaal kunnen wegbergen;

[...].”

Wat perceel 3 betreft, omschrijft het bestek onder meer volgende kenmerken van de aan te bieden vrachtwagens:

“Perceel 3: Vrachtwagens 4x2 – MTM 19 ton

A. Essentiële kenmerken

Volgende criteria zijn essentiële kenmerken. Voorstellen die hieraan niet voldoen, worden uitgesloten voor verdere beoordeling.

1. Vrachtwagen met configuratie 4 x 2

[...]

8. Halflange werkcabine

[...]

B. Technische kenmerken

Volgende punten zijn beoordelingspunten:

[...]

Cabine

[...]

34. Halflange werkcabine met maximaal comfort voor de chauffeur en rijder(s). De cabine heeft een kleine bergruimte achter de zetels over de ganse voertuigbreedte;

o optioneel: dubbele cabine

[...]

C. Opties

Essentiële opties:

[...]

14. Afsluitbaar doorgeefluikje in de achterwand van de cabine – voldoende groot om bijvoorbeeld een kabel en een aansluiting voor een zoutstrooier door te leiden. In overleg met de besteller wordt een technisch passende oplossing uitgevoerd;

[...].”

Wat perceel 5 betreft, omschrijft het bestek onder meer volgende kenmerken van de aan te bieden vrachtwagens:

“Perceel 5: Vrachtwagens 6x2 – MTM 26 ton

A. Essentiële kenmerken

Volgende criteria zijn essentiële kenmerken. Voorstellen die hier niet aan voldoen, worden uitgesloten voor verdere beoordeling.

1. Vrachtwagen met configuratie 6 x 2, 3-assig met 1 aangedreven as achteraan

[...]

8. Halflange werkcabine met kleine bergruimte achter de zetels

[...]

B. Technische kenmerken

Volgende punten zijn beoordelingspunten:

[...]

Cabine

[...]

38. Halflange werkcabine met maximaal comfort voor de chauffeur en bijrijder(s); de cabine heeft een kleine bergruimte over de ganse voertuigbreedte achter de zetels;

[...]

C. Opties

Essentiële opties

[...]

2. Vrachtwagen 6x4 – MTM 26 ton: vrachtwagen met configuratie 6x4, met 3 assen, maar met 2 aangedreven assen achteraan. De motor is voorts standaard identiek aan de aangeboden 6x2 versie: minimumvermogen 310 pk (228 kW); zware vooras met overeenstemmende voorvering en stabilisator met 2 aangedreven achterassen met naafreductie met hoge capaciteit, minimum 4 luchtbalgen hydraulisch gedempt, met stabilisator, meesturende as achteraan – ook bij het achteruitrijden;

[...]

15. Afsluitbaar doorgeefluikje in de achterwand van de cabine: afmetingen en positie zijn te bepalen in samenspraak met de besteller;

[...].”

In de bij het bestek gevoegde inventarissen voor elk van de vijf percelen wordt voorts telkens expliciet vermeld:

“Essentiële opties – verplicht prijs op te geven. Indien enig voorbehoud wordt gemaakt of geen prijs wordt vermeld, heeft dit de nietigheid van de offerte voor het desbetreffend perceel tot gevolg.”

3.3. Op 25 juni 2014 wordt een informatiesessie gehouden door de verwerende partij. De vragen van de inschrijvers en de antwoorden daarop worden vervolgens als rectificaties gepubliceerd in het Bulletin der Aanbestedingen van 27 juni 2014 en in het Publicatieblad van de Europese Unie van 2 juli 2014.

Eén van de aldus bekendgemaakte vragen en antwoorden luidt als volgt:

“36. Algemene vraag m.b.t. cabine in percelen 1 – 2 en 3

Bij de essentiële kenmerken is een halflange werkcabine (met kleine bergruimte achter de zetels) beschreven. Mag i.p.v. een middellange cabine een slaapcabine aangeboden worden?

Neen, standaard is een korte cabine met kleine bergruimte (ongeveer 20cm) achter de zetels aan te bieden. Een slaapcabine, met meer ruimte, kan als extra vrije optie worden aangeboden in de offerte.”

3.4. De offertes worden geopend op 14 juli 2014. De verzoekende partij heeft een offerte ingediend voor de percelen 1, 2, 3 en 5.

3.5. De offertes worden door de verwerende partij onderzocht. Er wordt op 4 mei 2015 voor elk perceel een afzonderlijk gunningsverslag opgesteld.

De door de verzoekende partij ingediende offerte wordt in deze gunningsverslagen voor de percelen 1, 2, 3 en 5 onregelmatig bevonden omdat zij “een slaapcabine [aanbiedt] i.p.v. een ‘half lange werkcabine’”. Bij perceel 3 ook omdat zij “de essentiële optie doorgeefluik” niet aanbiedt. Bij perceel 5 ook omdat zij “de essentiële opties doorgeefluik en een 6x4 versie” niet aanbiedt.

De voor alle percelen gegeven motivering met betrekking tot de vereiste half lange werkcabine luidt:

“5. Materiële regelmatigheid

5.1. Inhoudelijke conformiteit

Iveco Belgium nv: niet conform

Eén van de essentiële kenmerken is een half lange werkcabine (met kleine bergruimte achter zetels). De achterliggende motivering voor een half lange werkcabine, en niet een slaapcabine, in de opdracht documenten als een essentiële technische specificatie is dat het zeker niet de bedoeling is om de aangekochte vrachtwagens in te zetten voor lange-afstandsroutes of taken waarbij de chauffeur over slaapgelegenheden dient te beschikken.

Verder is het ook belangrijk dat het verschil in lengte van een werkcabine en een slaapcabine bepalend kan zijn om al dan niet over voldoende opbouwruimte of laadruimte te kunnen beschikken.

De bepaling half lange werkcabine is technisch voldoende duidelijk voor de inschrijvers:

- Bij de technische kenmerken (beoordelingspunten) wordt dit in het bestek verder toegelicht als ‘half lange werkcabine/werkcabine ‘half lang’ met maximaal comfort voor de chauffeur en rijder(s)’. ‘De cabine heeft een kleine bergruimte (diepte ongeveer 30 cm) achter de zetels, zodat de gebruikers een jas en klein materiaal kunnen wegbergen’;

- Er is ook een informatiesessie georganiseerd op 25/06/2014, voor de opening van de offertes op 14/07/2014. [...] Er werd door Iveco Belgium nv geen vraag gesteld over het essentiële kenmerk ‘halflange werkcabine’. Er werd op de infovergadering wel een algemene vraag m.b.t. de cabine in Percelen 1 – 2 en 3 gesteld en beantwoord [...]. Dit antwoord werd samen met de overige antwoorden en rectificaties gepubliceerd [...].

Besluit: De opdrachtdocumenten vermelden de technische vereiste van een halflange werkcabine (met kleine bergruimte achter zetels) in de opsomming van essentiële kenmerken en bepalen bovendien uitdrukkelijk dat voorstellen die niet aan deze essentiële kenmerken voldoen, worden uitgesloten van verdere beoordeling.

In het kader van deze overheidsopdracht wordt de vereiste van een halflange werkcabine (met kleine bergruimte achter zetels) met andere woorden beschouwd als een essentiële bepaling van de opdrachtdocumenten met betrekking tot de technische specificaties.

Op grond van artikel 95 §3 lid 1 en §4 lid 1 KB Plaatsing wordt elke offerte die afwijkt van een dergelijke essentiële bepaling als substantieel onregelmatig op materieel vlak beschouwd.”

In de gunningsverslagen wordt voorts verwezen naar “beoordelingstabel[en] met commentaar”, die “bijgevoegd” zijn en waarin betreffende de offerte van de verzoekende partij bij elk van de percelen het volgende wordt vastgesteld:

“slaapcabine aangeboden, ≥ 70 cm achter de zetels – afbeelding en tekening technische fiche bij de offerte; kan niet aanvaard worden ook mits ‘geen slaapcabine’ geantwoord met infovergadering en met rectificatie gepubliceerd.”

Daarnaast wordt in deze beoordelingstabel bij perceel 3 nog vastgesteld: “essentiële optie ‘doorgeefluik’ werd niet aangeboden, kan mogelijk via een alternatief” en bij perceel 5: “essentiële optie ‘doorgeefluik’ werd niet aangeboden, kan mogelijk via een technisch alternatief” en “essentiële optie ‘6x4’ werd niet aangeboden”.

Vervolgens wordt in de gunningsverslagen besloten om de offerte van de verzoekende partij volledig te weren als onregelmatig en de opdracht voor perceel 1 te gunnen aan de nv DAF Trucks Vlaanderen voor een bedrag van 277.627,00 euro, btw niet inbegrepen, voor perceel 2 aan de nv Volvo Group Belgium voor een bedrag van 283.576,00 euro, btw niet inbegrepen, voor

perceel 3 aan de nv Volvo Group Belgium voor een bedrag van 437.994,00 euro, btw niet inbegrepen en voor perceel 5 aan de nv Man Truck & Bus voor een bedrag van 514.620,00 euro, btw niet inbegrepen.

3.6. Vervolgens beslist de verwerende partij op 19 mei 2015 om de gunningsverslagen voor de betrokken percelen bij te vallen, dienvolgens de offerte van de verzoekende partij voor elk perceel als onregelmatig te weren, en de percelen van opdracht aan de voornoemde inschrijvers te gunnen. Hierbij wordt telkens per perceel een afzonderlijke gunningsbeslissing genomen.

3.7. Met aangetekende brieven van 19 mei 2015 geeft de verwerende partij kennis van de gunningsbeslissingen aan de inschrijvers.

In het gunningsverslag in bijlage bij de kennisgeving aan de verzoekende partij werden de passages over de andere inschrijvers zwart gemaakt.

3.8. Op 3 juni 2015 stelt de verzoekende partij een vordering tot schorsing in tegen de tenuitvoerlegging van de vier gunningsbeslissingen.

Met een arrest nr. 232.788 van 29 oktober 2015 – zaak gekend onder het rolnummer A. 216.043/XII-7893 – verwerpt de Raad van State deze vordering, in essentie omdat de wetgever inzake overheidsopdrachten het instellen van een gewone vordering tot schorsing heeft uitgesloten en uitsluitend het gebruik van de procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid heeft opgelegd.

IV. Ontvankelijkheid van het beroep

4. De verwerende partij betwist in de memorie van antwoord het belang van de verzoekende partij bij het beroep tot nietigverklaring in zoverre dit

is gericht tegen de beslissingen tot gunning van de percelen 3 en 5 van de opdracht.

In essentie wijst de verwerende partij erop dat de twee middelen die de verzoekende partij tegen de vier gunningsbeslissingen aanvoert, steunen op de onregelmatigverklaring van haar offerte omwille van het niet-aanbieden van een halflange werkcabine, terwijl voor perceel 3 en 5 de offerte van de verzoekende partij ook onregelmatig werd bevonden op andere gronden:

- perceel 3: de verzoekende partij heeft de essentiële optie van een afsluitbaar doorgeefluik in de achterwand van de cabine niet aangeboden;
- perceel 5: de verzoekende partij heeft de essentiële optie van het afsluitbaar doorgeefluik én de essentiële optie van een 6x4-versie van het gevraagde type vrachtwagen niet aangeboden.

Beoordeling

5. Aangezien, zoals hierna zal blijken, geen van de middelen die de verzoekende partij aanvoert inzake het niet aanbieden van een halflange werkcabine gegrond worden bevonden, behoeft deze exceptie thans geen nader onderzoek.

V. Onderzoek van de middelen

A. Eerste middel

Uiteenzetting van het middel

6. De verzoekende partij voert in het verzoekschrift in het eerste middel de schending aan van “de artikelen 5 en 41 van de wet overheidsopdrachten en bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten van 15 juni 2006, van de artikelen 7 en 8 van het Koninklijk Besluit plaatsing overheidsopdrachten klassieke sectoren van 15 juli 2011, van het gelijkheids-,

zorgvuldigheids- en transparantiebeginsel, en van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van [de] bestuurs-handelingen”.

De verzoekende partij acht deze bepalingen en beginselen geschonden doordat:

“verwerende partij middels de bestreden beslissingen de percelen 1, 2, 3 en 5 van de opdracht heeft gegund aan derden na de offerte van verzoekster voor deze percelen onregelmatig te hebben verklaard en te hebben geweerd wegens niet-conformiteit met een technische specificatie die erin bestaat dat voor de percelen 1, 2, 3 en 5 van de opdracht wordt vereist dat de door de inschrijvers aan te bieden vrachtwagens dienen te beschikken over een ‘halflange cabine’ [...].

Terwijl vooraf in de opdrachtdocumenten niet op transparante en zorgvuldige wijze werd voorzien in een afdoende definitie of een afdoende omschrijving van deze specificatie ‘halflange cabine’ bij gebreke aan enige verwijzing daarin naar bepaalde normen, concrete prestatie of functionele eisen, of bepaalde concrete duidelijk omschreven kenmerken zoals bijvoorbeeld maximum- of minimumafmetingen, zodat verzoekster niet vooraf heeft kunnen inschatten hoe verwerende partij de technische specificatie zou hanteren, en zodat verwerende partij de offerte van verzoekster wegens vermeende niet-conformiteit met deze technische specificatie niet heeft kunnen weren zonder in willekeur te vervallen of zonder ongerechtvaardigde belemmeringen voor de mededinging te creëren;

En terwijl de offerte van verzoekster voor percelen 1, 2, 3 en 5 zodoende werd getoetst aan de technische specificatie ‘halflange cabine’ op een wijze die niet overeenstemt met de opdrachtdocumenten, doordat daaraan een andere invulling wordt gegeven dan hetgeen op basis van de uiterst vage omschrijving in het bestek (en andere opdrachtdocumenten) kon worden verwacht, aangezien in het bestek louter werd aangegeven dat de cabine een beperkte (opberg-)ruimte achter de zetels moest bieden met het nodige comfort voor de gebruikers, zonder dat daarbij werd bepaald dat de halflange cabine geen cabine mocht zijn waarvan de kleine ruimte achter de zetels kan worden ingericht als (kleine) slaapruijnte, of wat de ‘achterliggende motivering’ was van deze specificatie, noch dat of hoe ze van belang is voor de opbouw- of laadruijnte

En terwijl de door het middel geviseerde bepalingen en principes vereisen dat de aanbestedende overheid de technische specificaties in de opdrachtdocumenten opneemt (artikel 41 van de wet van 15 juni 2006 en artikel 7 van het KB van 15 juli 2011, alsmede het transparantiebeginsel), en deze specificaties voldoende nauwkeurig - aan de hand van bepaalde normen, concrete prestatie of functionele eisen of precies omschreven kenmerken - dienen te zijn zodat de inschrijvers in staat zijn om het

voorwerp van de opdracht te bepalen en de aanbestedende overheid in staat om de materiële regelmatigheid van de offertes betreffende deze specificaties te controleren zonder te vervallen in willekeur of in een ongerechtvaardigde belemmering voor de mededinging (artikel 5 van de wet van 15 juni 2006 en artikel 8, §1 van het Koninklijk Besluit van 15 juli 2011, alsmede het gelijkheids- en zorgvuldigheidsbeginsel).”

De verzoekende partij licht toe dat nergens in de opdracht-documenten duidelijk en transparant wordt omschreven wat wordt bedoeld met “halfflange” cabine, noch met “slaapcabine”. Bij gebreke aan opgave van nadere normen, eisen of kenmerken, konden de inschrijvers volgens haar niet vooraf inschatten wat met deze specificatie werd beoogd, en zeker niet dat de verwerende partij offertes zou weren “die betrekking hebben op voertuigen met een cabine die voldoende lang is om een kleine ruimte achter de zetels te bieden zonder voldoende lang te zijn om plaats te bieden aan een tweede rij zetels of aan een grote slaapruijnte achterin”. Bijgevolg meent de verzoekende partij dat zij er bij de indiening van haar offerte van kon uitgaan dat “de door haar aangeboden cabines wel degelijk overeenstemmen met de door het bestek bedoelde ‘halfflange werkcabine’, aangezien het gaat om een cabine met een beperkte ruimte van ongeveer 30 cm achter de zetels met maximaal comfort voor de gebruikers als werkruimte”. Het loutere gegeven dat haar halfflange cabines tevens kunnen worden ingericht als (kleine) slaapcabine, vormt bijgevolg geen geldige grond om haar offerte te weren. De omschrijving van de betrokken technische specificatie in het bestek laat volgens haar niet toe te voorzien dat “halfflange cabines die mogelijks ook als (kleine) slaapcabine kunnen worden ingericht” zouden worden uitgesloten.

7. In haar memorie van wederantwoord betoogt de verzoekende partij dat de verwerende partij in de memorie van antwoord een *post factum*-rechtvaardiging ontwikkelt waarom de offerte van de verzoekende partij voor alle betrokken percelen niet zou voldoen aan de technische vereiste “halfflange cabine”. De beoordelingstabellen waarnaar de verwerende partij verwijst, worden nergens in de bestreden beslissingen of in de gunningsverslagen vermeld.

Met deze motivering achteraf kan geen rekening worden gehouden. In de gunningsbeslissingen noch in de gunningsverslagen worden feitelijke elementen vermeld die de verwerende partij ertoe hebben gebracht om de offerte van de verzoekende partij onregelmatig te achten wat betreft de technische vereiste “halflange cabine”. De verwerende partij is ten onrechte louter afgegaan op de typebenaming “slaapcabine” – of “MLL-Cabine profonde” in het Frans – die de verzoekende partij hanteert voor haar cabines van het halflange type, zonder enig normaal zorgvuldig onderzoek naar de achterliggende technische kenmerken ervan.

Inhoudelijk is de *post factum*-motivering evenmin van aard om de bestreden beslissingen te rechtvaardigen. De verzoekende partij betwist ten eerste dat de in haar offerte aangeboden cabine een ruimte van 70 cm achter de bestuurderszetel zou hebben. De ruimte achter de bestuurderszetel zou volgens de verzoekende partij beperkt zijn tot ongeveer 30 cm. In de technische fiches wordt enkel de afstand gemeten tussen de as van het voorwiel van de cabine tot de rug van de buitenzijde van de cabine, zodat de ruimte achter de bestuurderszetel op schouderhoogte tot de rug van de binnenzijde van de cabine per definitie veel kleiner is dan 70 cm. Noch in de bestreden beslissingen, noch in de memorie van antwoord wordt verduidelijkt op grond van welke berekening wordt aangenomen dat het zou gaan om een ruimte van 70 cm.

De verzoekende partij verwijst ten tweede naar de verkoopbrochure die zij als bijlage bij haar offerte voegde, waaruit blijkt dat het Iveco-gamma drie verschillende cabinelengtes omvat: een korte cabine zonder ruimte achter de bestuurderszetel (“MLC Kort”), een halflange cabine met kleine ruimte achter de bestuurderszetel (“Slaapcabine”) en een lange cabine met grote ruimte achter de bestuurderszetel, voldoende voor een dubbele rij zetels (“MLD Dubbel”). Noch de loutere typebenaming “slaapcabine”, noch de standaardmogelijkheid om in deze cabine een slaappleats te laten inrichten, laten volgens haar toe om te besluiten dat het niet zou gaan om een “halflange cabine” in de zin van het bestek.

8. In de laatste memorie betwist de verzoekende partij dat de termen “halflange werkcabine” een in de sector gangbare commerciële omschrijving zou betreffen. Zij benadrukt voorts dat de typebenaming “slaapcabine” van de door haar aangeboden cabines slechts een merkeigen typebenaming is, die aangeeft dat er in de cabine een beperkte extra ruimte is achter de enige rij zetels – waar desgevallend een beperkte slaappleats zou kunnen worden ingericht – zodat de cabines niet “kort” zijn, noch “lang” – dus geen ruime slaappleats met een ruimte overeenstemmend met een extra zetelrij – doch wel “halflang” zoals vereist door de opdrachtdocumenten. Zij blijft er bij dat zij “bij gebreke aan enige objectief controleerbare minimum- en maximumlengte” geenszins met zekerheid vooraf kon inschatten dat haar offerte geweerd zou worden omwille van de specificatie “halflange werkcabine”.

Beoordeling

9. De offerte van de verzoekende partij wordt als onregelmatig beschouwd omdat de door haar aangeboden cabines niet conform zijn met de besteksvereiste van “halflange cabines”. De verzoekende partij betwist dit.

10. De motivering in de gunningsverslagen werd hiervoor geciteerd onder het randnummer 3.5. Daaruit blijken wel degelijk, in tegenstelling tot wat de verzoekende partij betoogt in de memorie van wederantwoord, de “feitelijke elementen die [de verwerende partij] ertoe hebben gebracht om de offerte van [de verzoekende partij] onregelmatig te achten betreffende de technische vereiste ‘halflange cabine’”. De motivering verwijst naar de besteksvereiste van de “halflange werkcabine” die wordt omschreven als “de cabine [met] een kleine bergruimte (diepte ongeveer 30 cm) achter de zetels, zodat de gebruikers een jas en klein materiaal kunnen wegbergen” en naar één van de gepubliceerde antwoorden waaruit blijkt dat slaapcabines niet worden toegelaten en dat met halflange werkcabine “een korte cabine met kleine bergruimte (ongeveer 20cm) achter de zetels” wordt bedoeld. Voorts blijkt uit de beoordelingstabellen – die de verwerende partij bij het administratief dossier heeft gevoegd en waar de

gunningsverslagen bij punt “5.4. Beoordeling” van de gunningscriteria naar verwijzen – meer *in concreto* dat de “slaapcabine” van de verzoekende partij niet conform werd geacht omdat uit de “afbeelding en tekening technische fiche bij de offerte” blijkt dat een “slaapcabine [wordt] aangeboden, ≥ 70 cm achter de zetels”.

Zodoende blijkt niet dat de verwerende partij in de memorie van antwoord, waar zij onder randnummer 18 met verwijzing naar de voormelde beoordelingstabellen stelt dat de verzoekende partij “cabines heeft aangeboden met een ruimte van ongeveer 70 cm achter de zetels”, die dus niet overeenstemmen met de vereiste van een “‘half lange cabine’ met een beperkte ruimte van ongeveer 20 à 30 cm achter de zetels”, een *post factum*-motivering ontwikkelt.

De bestreden beslissingen zelf verwijzen weliswaar niet naar die beoordelingstabellen, maar wel naar de gunningsverslagen, die als bijlage bij de beslissingen worden gevoegd en er integraal deel van uitmaken en waarvan de motivering “geheel wordt onderschreven”. De verzoekende partij heeft daar ook kennis van gekregen, eerst bij uittreksel, waarbij de gedeelten met betrekking tot de andere inschrijvers zwart werden gemaakt, later volledig per e-mailbericht. Weliswaar bevatten deze niet de volgens de gunningsverslagen “bijgevoegde” “beoordelingstabel[en]”, doch zij maken wel deel uit van het administratief dossier, waarvan de verzoekende partij reeds kennis heeft kunnen nemen voordat zij haar beroep tot nietigverklaring op 20 juli 2015 indiende, aangezien het reeds werd neergelegd in het kader van de schorsingsprocedure.

Bijgevolg heeft zij de kans gekregen en ook benut om de daarin opgenomen feitelijke elementen te bekritisieren, waardoor het doel van de formelemotiveringsplicht is bereikt. Zij heeft dan ook geen belang bij het aanvoeren van een schending van de formelemotiveringsplicht, die zij afleidt uit de artikelen 2 en 3 van de voormelde wet van 29 juli 1991, en waarvan zij de schending trouwens niet nader uiteenzet in haar verzoekschrift.

11. Wat het verwijt van de verzoekende partij betreft dat de betrokken besteksvereiste betreffende de “halflange cabine”, te vaag of onvoldoende duidelijk zou zijn, dient in de eerste plaats te worden opgemerkt dat zij heeft nagelaten om de verwerende partij te bevragen over deze door haar als onduidelijk gelaakte technische specificatie. Noch heeft zij op enige andere wijze de verwerende partij op de hoogte gebracht van het volgens haar onduidelijke karakter van de betrokken essentiële technische vereiste.

Overigens lijkt zij zichzelf op dit punt tegen te spreken waar zij ook stelt dat zij daartoe geen reden had, omdat zij er redelijkerwijze van kon uitgaan dat haar “letterlijke interpretatie” van deze specificatie – niet lang, noch kort, dus halflang – de juiste was. De omschrijving van de betrokken technische specificatie in het bestek liet volgens haar echter niet toe te voorzien dat “halflange cabines die mogelijks ook als (kleine) slaapcabine kunnen worden ingericht”, zoals diegene die zij aanbood, zouden worden uitgesloten.

12. In tegenstelling tot wat de verzoekende partij betoogt, blijkt echter niet dat de verwerende partij de betrokken essentiële technische specificatie anders zou hebben ingevuld dan mocht worden verwacht op grond van de inhoud van de opdrachtdocumenten.

Immers, zoals reeds hiervoor vermeld en zoals de gunnings-verslagen ook benadrukken, blijkt uit het bestek en één van de gepubliceerde antwoorden dat een “cabine [wordt gevraagd met] een kleine bergruimte (diepte ongeveer 30 cm) achter de zetels, zodat de gebruikers een jas en klein materiaal kunnen wegbergen”, dat “slaapcabines” niet worden toegelaten en dat met halflange werkcabine “een korte cabine met kleine bergruimte (ongeveer 20cm) achter de zetels” wordt bedoeld. Aldus kon redelijkerwijze worden verwacht dat een cabine met een slaapruimte of een diepte gelijk aan of meer dan 70 cm niet zou worden beschouwd als een halflange cabine, ook al werd in de opdracht-documenten geen exacte minimum- en maximumlengte opgegeven; 70 cm is meer dan het dubbele van de bij benadering gevraagde 30 cm. De verwerende

partij kan dan ook worden bijgevalen dat de vereiste “half lange werkcabine” technisch voldoende duidelijk was voor de inschrijvers. De verzoekende partij betwist ook niet op zich dat een cabine gelijk aan of meer dan 70 cm, niet meer kan worden beschouwd als een “half lange” cabine. Zij betwist juist dat haar cabine een dergelijke diepte zou hebben en beweert dat dit uit haar offerte ook nergens zou blijken.

13. Zij overtuigt echter niet dat de verwerende partij op grond van haar offerte en de bijgevoegde documenten niet redelijkerwijze kon aannemen dat de door haar aangeboden “slaapcabines” een bergruimte hadden “van ongeveer 70 cm achter de zetels”. Overigens lijkt een “beperkte slaappleats”, die in de door de verzoekende partij aangeboden cabines “desgevallend” zou kunnen worden ingericht, moeilijk verenigbaar met een cabine die maar over “een kleine bergruimte (diepte ongeveer 30 cm) achter de zetels” mag beschikken en met het uitdrukkelijk in het gepubliceerde antwoord geformuleerde verbod op een slaapcabine.

Uit in de offerte opgenomen foto’s van de verkoopbrochure van de door haar aangeboden vrachtwagens blijkt reeds dat er in de cabine achter de zetels in een aanzienlijke ruimte is voorzien waarin een slaappleats – zelfs twee: “onderbed” en “bovenste slaappleats” – kan worden ingericht en dat het om gevoelig meer gaat dan de door het bestek toegelaten kleine bergruimte van ongeveer 30 cm. De begeleidende tekst op bladzijde 18 van de brochure luidt: “In de slaapzone bevindt zich een nieuw HI-COMFORT onderbed, 80 cm breed en meer dan 2 m lang, met latten bodem, een bijzonder comfortabele dikke matras en met een verstelbaar bovendeel– een ideale oplossing voor kortere stops. Als alternatief wordt een opklapbare slaappleats aangeboden, waar van het midden deel kan worden opgeklapt en vervolgens als handige tafel dienst doet. De bovenste slaappleats kan gemakkelijk worden bediend dankzij de toepassing van gasveren en kan volledig in de achterwand worden weggeklapt, waardoor er nog meer ruimte in de cabine ontstaat”.

Op de bijgevoegde technische tekeningen van de voor elk perceel voorgestelde cabines – op welke tekeningen overigens steeds sprake is van “slaap cabine” – wordt voorts telkens onder meer een lijnstuk “F” afgebeeld. Dit lijnstuk “F” drukt volgens de tekening de achterste ruimte uit van de cabine; het beginpunt ervan ligt duidelijk achter de as van het voorwiel en het eindpunt wijst naar de achterwand van de cabine. De lengte van het lijnstuk “F” bedraagt op elke tekening 790 millimeter, dit is 79 centimeter. Het lijnstuk “H” meet de afstand tussen de as van het voorwiel en de rug van de buitenzijde van de cabine, en is, naargelang het aangeboden model cabine 96,5cm dan wel 105,5cm. Het betoog van de verzoekende partij dat in haar offerte enkel deze laatste afstand zou worden gemeten en niet de ruimte achter de zetels, stemt aldus in elk geval niet overeen met de offerte van de verzoekende partij zoals bij het administratief dossier gevoegd. Het feit dat op de tekening de zetels niet zijn afgebeeld, zoals zij aanvoert in de laatste memorie, weerlegt niet de vaststelling dat lijnstuk “F” duidelijk betrekking heeft op de achterste ruimte van de cabine doch geen betrekking kan hebben op het lijnstuk waarop de verzoekende partij in de memorie van wederantwoord alludeert, namelijk “de afstand [...] gemeten vanaf de as van het voorwiel van de cabine tot de rug van de buitenzijde van de cabine”, aangezien het beginpunt zich duidelijk verder dan de as van het voorwiel situeert. De verzoekende partij laat zelf na, ook in de laatste memorie verzuimt zij hieromtrent enige toelichting te verstrekken, concreet aan te tonen (en op grond van welke berekening) dat “de ruimte achter de bestuurderszetel” beperkt zou zijn tot “ongeveer 30 cm”, zoals zij in de memorie van wederantwoord beweert. Het is aan haar om in haar offerte duidelijkheid te verschaffen over de ruimte achter de zetels, zodat de verwerende partij kan uitmaken of die al dan niet “beperkt” is.

In het licht daarvan blijkt niet dat het als onzorgvuldig moet worden beschouwd dat de verwerende partij in de beoordelingstabellen voor elk perceel telkens over de offerte van de verzoekende partij vaststelt dat een “slaapcabine [wordt] aangeboden, ≥ 70 cm achter de zetels”, zoals blijkt uit “afbeelding en tekening technische fiche bij de offerte”.

Aldus mist het betoog, dat de verwerende partij louter op de typebenaming “slaapcabine” zou zijn afgegaan bij het onderzoek van de offerte van de verzoekende partij “zonder enig normaal zorgvuldig onderzoek naar de achterliggende technische kenmerken ervan” en dat de cabine van de verzoekende partij slechts 30 cm ruimte achter de zetels zou hebben, feitelijke grond. Voorts doet het in het licht van het voorgaande niet ter zake dat de ruimte achter de zetels ook voor andere doeleinden kan worden gebruikt dan om in te slapen.

14. Aldus blijken de bestreden beslissingen de in het middel aangevoerde rechtsnormen en -bepalingen niet te miskennen in de door de verzoekende partij in dit middel aangebrachte zin.

Het middel wordt verworpen.

B. Tweede middel

Uiteenzetting van het middel

15. De verzoekende partij voert in het verzoekschrift in het tweede middel de schending aan van de “artikelen 5 en 25 van de wet overheidsopdrachten [...], van artikel 95 van het Koninklijk Besluit plaatsing [...], van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991 betreffende de uitdrukkelijke motivering van [de] bestuurshandelingen, van de materiële motiveringsverplichting, van het gelijkheids- en transparantiebeginsel, van het zorgvuldigheidsbeginsel en van het beginsel ‘*patere legem qu[a]m ipse fecisti*’”.

Zij acht deze bepalingen en beginselen geschonden:

Doordat middels de bestreden beslissingen, de offerte van verzoekster voor de percelen 1, 2, 3 en 5 van de opdracht substantieel onregelmatig wordt verklaard en werd geweerd wegens schending van een volgens verwerende partij essentiële technische vereiste die erin bestaat dat voor de percelen 1, 2, 3 en 5 wordt vereist dat de door de inschrijvers aan te

bieden vrachtwagens dienen te beschikken over een ‘halflange cabine’ [...]

Terwijl uit de offerte van verzoekster nergens blijkt dat zij heeft willen afwijken van de bedoelde technische specificatie ‘halflange cabine’ van het bestek, en in de bestreden beslissing ook helemaal niet wordt aangetoond hoe en waarom de offerte van verzoekster ervan zou afwijken. De lengte van de door verzoekster voor percelen 1, 2, 3 en 5 [aangeboden cabine] wordt zelfs niet onderzocht noch vermeld in de bestreden beslissingen.

Een louter element uit de algemene typebenamingen van de door verzoekster aangeboden cabine - met name de woorden “Slaap Cabine” - laat in elk geval niet toe redelijkerwijze te vermoeden dat het niet gaat om de door de opdrachtdocumenten vereiste ‘halflange cabine’, of dat het niet zou gaan om de door het bestek beoogde cabine waarvan de lengte aan de gebruikers een beperkte doch comfortabele (berg-)ruimte verschaft achter de zetels.

En terwijl in de bestreden beslissingen die beweerde niet-conformiteit bovendien als ‘substantieel’ of ‘essentieel’ werd beschouwd en de offerte op basis daarvan werd geweerd, zonder dat vooraf op juiste en zorgvuldige wijze werd vastgesteld dat de beweerde niet-conformiteit bestaat en bovendien ‘substantieel’ is, minstens zonder daaromtrent een deugdelijke motivering op te nemen in de bestreden beslissingen.

In de opdrachtdocumenten werd het substantieel belang dat in de bestreden beslissingen wordt gehecht aan de bedoelde technische specificatie immers niet vermeld, wel integendeel, de enkele opgegeven kenmerken waaraan de ‘halflange’ cabine moet voldoen voor elk betrokken perceel staan vermeld onder de rubriek ‘B. Technische kenmerken’ en niet onder de rubriek ‘A. Essentiële kenmerken’ van het bestek. In de bestreden beslissingen wordt dus ten onrechte geoordeeld dat het beweerde essentieel karakter van de deze technische specificatie zou blijken uit de bewoordingen van de opdrachtdocumenten.

In de bestreden beslissingen wordt evenmin opgegeven op basis van welke andere criteria de bedoelde technische specificatie als ‘essentieel’ of een afwijking ervan ‘substantieel’ zou kunnen worden beschouwd.

De door het middel geviseerde bepalingen en principes vereisen nochtans dat de opdracht wordt gegund aan de inschrijver die de economisch meest voordelige offerte heeft ingediend (artikel 25 van de wet van 15 juni 2006), hetgeen vereist dat een inschrijving slechts mag worden geweerd wegens materiële onregelmatigheid indien op zorgvuldige wijze werd vastgesteld dat de beweerde materiële onregelmatigheid vaststaat en bovendien ‘substantieel’ is (artikel 95 van het KB van 15 juli 2011, met opgave van een deugdelijke motivering hieromtrent (van de artikelen 2 en 3 van de wet van 29 juli 1991).

En terwijl uit de bestreden beslissingen niet blijkt dat materiële regelmatigheid van de offerte van verzoekster werd onderzocht op gelijke voet met de andere inschrijvers, dit wil zeggen op basis van dezelfde criteria, interpretaties en methodes als diegene waaraan de offertes van de overige inschrijvers voor bedoelde percelen 1, 2, 3 en 5 van de opdracht

werden onderworpen, hoewel onder meer artikel 5 van de wet overheidsopdrachten en het gelijkheidsbeginsel dit vereisen.

Het tegendeel blijkt uit het gegeven dat de ‘halflange cabines’ - in de gebruikelijke betekenis van cabines die niet kort zijn in die zin dat er extra ruimte is achter de zetels, en die niet lang zijn in die zin dat er niet genoeg ruimte is voor een tweede rij zetels - die op de markt worden aangeboden door andere vrachtwagenconstructeurs veelal gelijkaardig (of zelfs langer) zijn als de halflange cabines die door verzoekster werden aangeboden in het kader van de litigieuze opdracht.

Aangezien in de gunningsbeslissingen die door verwerende partij aan verzoekster werden overgemaakt niet blijkt dat – laat staan hoe - de litigieuze technische specificatie ‘halflange cabine’ werd toegepast op de overige inschrijvingen (in de verslagen staat onder het hoofdstuk ‘materiële regelmatigheid’ van de bespreking van de overige inschrijvingen louter telkens de vermelding ‘OK’) (stuk 6), zal een en ander pas kunnen worden gecontroleerd na kennisname van het administratief dossier.

Zodat de bestreden beslissingen de in het middel aangehaalde bepalingen schenden.”

De verzoekende partij licht toe dat er in de bestreden beslissingen ten onrechte van wordt uitgegaan dat, enerzijds, de typebenamingen van de door haar aangeboden cabines noodzakelijkerwijze impliceren dat de beperkte extra ruimte achter de zetels enkel geschikt is om te worden gebruikt om in te slapen en ze niet conform zouden zijn met de besteksvereiste van een halflange cabine, en anderzijds, dat de bedoelde technische specificatie in de opdrachtdocumenten “substantieel” is.

Tevens betoogt zij dat de materiële regelmatigheid van haar offerte niet op gelijke voet werd gecontroleerd als de overige offertes. Als voorbeeld verwijst zij naar de “*extended day cabine*” van inschrijver DAF, dit is de gekozen inschrijver voor perceel 1, die ongeveer 70 cm ruimte voorziet achter de zetels. “Een en ander” zal volgens haar slechts “definitief kunnen worden gecontroleerd op basis van het administratief dossier”.

16. In haar memorie van wederantwoord verwijst de verzoekende partij enkel naar haar repliek op het verweer op het eerste middel.

17. In haar laatste memorie blijft de verzoekende partij erbij dat “de [v]erwerende partij niet redelijkerwijze heeft kunnen oordelen dat de door [v]erzoekende partij aangeboden cabines een ruimte van meer dan 70cm bieden achter de enige zetelrij, en al zeker niet dat de cabines niet zouden voldoen aan de bestekspecificatie ‘half lange werkcabine’”. Zij betwist de inschatting in het auditoraatsverslag dat uit de in de offerte opgenomen foto’s zou blijken dat er achter de zetels “aanzienlijke” ruimte is, die meer zou zijn dan ongeveer 30 cm. Zij betwist tevens de “inschatting” dat het lijnstuk “F” uit de technische fiche zou verwijzen naar de lengte van de beschikbare ruimte achter de zetels in de cabine; dit lijnstuk noch het lijnstuk “H” verwijst volgens haar naar “de achter de zetels beschikbare ruimte, hetgeen zelfs onmogelijk is omdat de zetels op de bedoelde technische plans zelfs niet staan aangeduid”.

Beoordeling

18. Het is de verwerende partij die als aanbestedende overheid haar behoeften en dus het voorwerp van de opdracht bepaalt. Het komt daarbij in de eerste plaats aan haar toe om de technische specificaties in de opdracht-documenten vast te stellen en te interpreteren. Ook komt het haar toe om bepaalde technische specificaties in de opdracht-documenten uitdrukkelijk als essentieel aan te merken en op die manier zelf aan de inschrijvers op voorhand te kennen te geven dat zij deze specificatie als dermate belangrijk beschouwt dat afwijking ervan onvermijdelijk tot gevolg zal hebben dat met de betrokken offerte geen rekening zal worden gehouden.

Het doel van de procedure voor plaatsing van een overheids-opdracht bestaat er immers in zo goed mogelijk te voorzien in de behoeften van de aanbestedende overheid. De aanbestedende overheid moet dus het voorwerp van de opdracht vrij kunnen omschrijven in relatie tot haar behoeften, hetgeen betekent dat zij niet ertoe kan worden verplicht rekening te houden met een inschrijving die betrekking heeft op een ander voorwerp dan het voorwerp dat zij nastreeft, zoals omschreven in de opdracht-documenten.

Het onderzoek naar de materiële regelmatigheid van de offertes overeenkomstig artikel 95, §§ 1 en 3, van het voormelde koninklijk besluit van 15 juli 2011, vereist dat de aanbestedende overheid de offertes toetst aan de technische specificaties in de opdrachtdocumenten. Offertes die afwijken van essentiële technische specificaties zijn op materieel vlak substantieel onregelmatig en een substantieel onregelmatige offerte is nietig, aldus artikel 95, §§ 3 en 4, van dit koninklijk besluit.

19. Uit het bestek blijkt dat één van de “essentiële kenmerken” van de aan te bieden vrachtwagens, de “halflange werkcabine” is. Met de verwerende partij dient te worden vastgesteld dat het feit dat het voormelde, als essentieel aangemerkte kenmerk nader wordt omschreven en ingevuld onder de hoofding “technische kenmerken” geen afbreuk doet aan het essentieel karakter ervan. Te dezen blijkt de beperkte bergruimte achter de zetels overigens bepalend voor het “halflang” karakter van de vrachtwagencabine, in tegenstelling tot een korte cabine zonder bergruimte of een slaapcabine met aanzienlijke ruimte – een slaapvertrek – achter de zetels. De verzoekende partij toont aldus niet aan dat de verwerende partij er onterecht van zou zijn uitgegaan dat de bedoelde technische specificatie in de opdrachtdocumenten als “substantieel” dient te worden beschouwd.

20. In wezen herhaalt de verzoekende partij voorts haar kritiek reeds aangebracht in het eerste middel dat uit haar offerte niet zou blijken dat zij heeft willen afwijken van de technische specificatie “halflange werkcabine” en dat uit haar offerte nergens blijkt dat de aangeboden cabines 70 cm ruimte achter de zetels zouden hebben.

Op dit vlak kan worden verwezen naar de beoordeling in het eerste middel.

21. Wat ten slotte haar grief inzake de miskenning van het gelijkheidsbeginsel betreft, dient in de eerste plaats te worden opgemerkt dat de

nadere adstructie van deze grief op grond van het administratief dossier, zoals door de verzoekende partij aangekondigd in het verzoekschrift, geheel is uitgebleven. Dit ondergraaft deze grief reeds in niet onbelangrijke mate.

Wat de in het verzoekschrift aangebrachte kritieken betreft, kan worden opgemerkt dat uit de ingediende offertes alvast niet blijkt dat de overige inschrijvers met langere cabines dan de verzoekende partij zouden hebben ingeschreven of dat deze eveneens met een slaapcabine als basisvoorstel zouden hebben ingeschreven en alsdan ten onrechte hun offertes niet zouden zijn geweerd. Integendeel blijkt uit vergelijking van de offertes dat de verzoekende partij zelfs met veruit de langste cabines heeft ingeschreven.

Voorts blijkt uit de offerte van DAF – perceel 1 – niet dat deze zou hebben ingeschreven – zoals de verzoekende partij beweert – met vrachtwagencabines met 70 cm ruimte achter de zetels. Integendeel blijkt uit de technische fiches en de technische tekeningen in de offerte van deze inschrijver die de aangeboden cabines betreffen, dat deze inschrijver in een cabine met 33 cm achter de zetels heeft voorzien. Het blijkt niet dat de verwerende partij onzorgvuldig zou hebben gehandeld door dergelijke cabines in de bestreden beslissingen als besteksconform aan te merken. Zoals de verwerende partij opmerkt in de memorie van antwoord heeft deze inschrijver in optie een “*Sleeper Cab*” aangeboden. Dit doet echter geen afbreuk aan het aanbieden van een besteksconform basisvoorstel.

22. Het middel wordt verworpen.

VI. Kosten

23.1. De verwerende partij vraagt in haar memorie van antwoord om de verzoekende partij te verwijzen in de kosten, “met inbegrip van de rechtsplegingsvergoeding”. Dit mag worden begrepen als een vraag om de verzoekende partij te verwijzen in de betaling van het basisbedrag van de

rechtsplegingsvergoeding van 700 euro.

23.2. Er is te dezen grond om met toepassing van artikel 30/1 van de gecoördineerde wetten op de Raad van State en artikel 67, § 1, van het besluit van de Regent van 23 augustus 1948 ‘tot regeling van de rechtspleging voor de afdeling bestuursrechtspraak van de Raad van State’, de verwerende partij een rechtsplegingsvergoeding toe te kennen, nu zij door de verwerping van het beroep als de in het gelijk gestelde partij dient te worden beschouwd.

23.3. Deze vergoeding mag worden begroot op het basisbedrag van 700 euro.

BESLISSING

1. De Raad van State verwerpt het beroep.

2. De verzoekende partij wordt verwezen in de kosten van het beroep tot nietigverklaring, begroot op een rolrecht van 200 euro en een rechtsplegingsvergoeding van 700 euro, die verschuldigd is aan de verwerende partij.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van 16 mei 2017,
door de Raad van State, XIIe kamer, samengesteld uit:

Dierk Verbiest,	kamervoorzitter,
Pierre Barra,	staatsraad,
Kaat Leus,	staatsraad,
bijgestaan door	
Greta Scheveneels,	griffier.

De griffier

De voorzitter

Greta Scheveneels

Dierk Verbiest