RAAD VAN STATE, AFDELING BESTUURSRECHTSPRAAK

VOORZITTER VAN DE XIIe KAMER

A R R E S T

nr. 255.429 van 4 januari 2023
in de zaak A. 237.826/XII-9292

In zake: de BV HILTON ENGINEERING
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaat Jan Van der Snickt
kantoor houdend te 9300 Aalst
Leopoldlaan 48
bij wie woonplaats wordt gekozen

tegen:

de VLAAMSE VERVOERMAATSCHAPPIJ DE LIJN
bijgestaan en vertegenwoordigd door
advocaten Jens Debièvre, Lore Derdeyn en Anton De Weerdt
kantoor houdend te 1000 Brussel
Havenlaan 86c, b113
bij wie woonplaats wordt gekozen

I. Voorwerp van de vordering

1. De vordering, ingesteld op 2 december 2022, strekt tot de schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de tenuitvoerlegging van de beslissing van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn van 16 november 2022, waarbij de opdracht voor ‘levering van een bovenleidingwagen met een spoorbaansysteem en telescopisch werkplatform, inclusief onderhoud voor een periode van drie jaar, zevenmaal verlengbaar met één jaar’ - opdrachtnummer PG1778-100765/PR2021-047 wordt gegund aan de bv Vanderr, en van de impliciete beslissing tot niet-gunning van de opdracht aan de bv Hilton Engineering.

II. Verloop van de rechtspleging

2. De verwerende partij heeft een nota ingediend.

De partijen zijn opgeroepen voor de terechtzitting, die heeft plaatsgevonden op 20 december 2022.

Kamervoorzitter Paul Lemmens heeft verslag uitgebracht.

Advocaten Lisa Semeniouk en Aala Abdulhaliq, die *loco* advocaat Jan Van der Snickt verschijnen voor de verzoekende partij, en advocaten Lore Derdeyn en Anton De Weerdt, die verschijnen voor de verwerende partij, zijn gehoord.

Eerste auditeur Frederic Eggermont 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 uit met als voorwerp ‘Levering van een bovenleidingwagen met een spoorbaansysteem en telescopisch werkplatform’.

De opdracht bestaat meer in het bijzonder uit het bouwen en leveren van een “bovenleidingsmontagewagen met grote werkruimte achter de cabine (atelier) en uitgerust met een telescopische hefarm met een geïsoleerd werkplatform, zonder aanvullende ondersteuning”. Het voertuig “is eveneens uitgerust met een spoorbaansysteem voor meterspoor”.

De opdracht wordt geplaatst met een onderhandelingsprocedure met voorafgaande oproep tot mededinging overeenkomstig artikel 117, § 1, van de wet van 17 juni 2016 ‘inzake overheidsopdrachten’, bepaling welke geldt voor de “speciale sectoren”.

De opdracht wordt bekendgemaakt in het Bulletin der Aanbestedingen van 17 november 2021 en in het Supplement op het Publicatieblad van de Europese Unie van 22 november 2021.

3.2. Het bestek met referentienummer PG1778-100765/PR2021-047 is van toepassing op de opdracht. De versie van het bestek in het administratief dossier is een “verfijnd bestek versie 1”.

3.2.1. In het eerste deel van het bestek bepaalt punt 1.05, onder het opschrift ‘Gunningcriteria van de opdracht (art. 153 Wet)’:

> “Voorafgaandelijk
> Belangrijk: enkel de offertes van de inschrijvers die beantwoorden aan de selectiecriteria, zoals opgenomen in de opdrachtdocumenten, zullen geanalyseerd worden naar hun regelmatigheid overeenkomstig de bepalingen van art. 74 van het [koninklijk besluit van 18 juni 2017 plaatsing overheidsopdrachten in de speciale sectoren]. Enkel de regelmatig bevonden offertes zullen geëvalueerd worden op basis van de gunningcriteria voorzien in deze sectie.
> Elke offerte die bovendien afwijkt van de minimale eisen en vereisten die in dit bestek als substantieel worden aangemerkt, is substantieel onregelmatig en zal worden nietig verklaard.
> Gunningcriteria
> De aanbestedende entiteit zal voor elke regelmatige offerte beslissen welke offerte de economisch meest voordelige offerte is met inachtneming van de volgende gunningcriteria en hun respectievelijke weging:
> • Gunningcriterium 1: Prijs 50 pt.
> • Gunningcriterium 2: Technische kwaliteit 25 pt.
> • Gunningcriterium 3: Plan van aanpak 20 pt.
> • Gunningcriterium 4: Leveringstermijn 5 pt.
> Alle punten die de inschrijver behaalt per gunningcriterium worden opgeteld. De opdracht zal gegund worden aan de inschrijver die de hoogste punten behaalt.”

3.2.2. Het tweede gunningscriterium, ‘Technische kwaliteit’, wordt in dat punt 1.05 nader omschreven als volgt:

> “Het tweede gunningcriterium ‘Technische kwaliteit’ zal geëvalueerd worden op basis van de technische inhoudelijke uitwerking van de opdracht. Verdere toelichting omtrent de functionele vereisten is genoteerd in deel 3 van het bestek. Er zal worden gewerkt met volgende subgunningcriteria:

• Kwaliteit en functionaliteiten van de voorgestelde materialen en onderdelen (10 ptn)

Minimumeisen m.b.t. technische kwaliteit

- Het voertuig moet bestuurd kunnen worden door een chauffeur met rijbewijs C.
- Het aangeboden voertuig moet kunnen opereren op het tramnet met volgende karakteristieken:

Max. spanning op de bovenleiding	750V DC
Nom. spanning op de bovenleiding	600V DC
Maximale hoogte rijdraad	6,2 meter
Minimale hoogte rijdraad	3,7 meter
Kleinste bochtstraal in exploitatie	18 meter
Kleinste bochtstraal	16 meter
Grootste helling bovengronds net:	6%

- Het aangeboden voertuig in volledig beladen toestand [moet] in staat zijn op het ganse Gentse tramnet te opereren. Het complete voertuig mag op spoor echter in MTM nooit de 22,8 ton overschrijden (max 11,4 ton per spooras).
- De kleinste bochtstraal bovengronds is maximaal 16 meter.
- Het voertuig dient inzetbaar te zijn met en zonder het gebruik van het spoorbaansysteem. M.a.w. alle beschreven functionaliteiten van het voertuig moeten uitvoerbaar zijn zowel rijdend op banden als rijdend op het spoorbaansysteem binnen Gabarit Gents tramnet.
- De bestreken baan op spoor bij spoorbochten van 16 m en 18m
- Het aangeboden voertuig voldoet aan de norm EN280.

De inschrijver geeft een duidelijke beschrijving om een duurzame technische kwaliteit te waarborgen en om een goede werking (beschikbaarheid en betrouwbaarheid) te garanderen. Alle beschreven elementen zullen in de beoordeling van het gunningscriterium ‘technische kwaliteit’ worden meegenomen. Voor een verdere beschrijving van de technische kwaliteit wordt verwezen naar deel 3 ‘Technische en/of functionele bepalingen’ van dit bestek. De structuur van onderstaande vragenlijst dient verplicht gevolgd te worden, waarbij de verschillende vragen niet in 1 gezamenlijk punt mogen beantwoord worden. Indien de inschrijver de structuur toch aanpast, zal dit leiden tot een mindere beoordeling.

- Volgende aspecten worden in chronologische volgorde beschreven:
  1. De inschrijver beschrijft de eigenschappen, toepassingen en functionaliteiten van de onderdelen en motivatie waarom bepaalde materialen, toestellen worden gebruikt. Met andere woorden een verantwoordingsnota over de keuze van de aangeboden materialen, toestellen en onderdelen en hoe deze bijdragen aan een verlengde levensduur van de wagen. Er wordt omschreven welke materialen en welke behandelingen de materialen ondergaan om corrosie te voorkomen o.a. voor de verlengde cabine.

     De normeringen waaraan deze toestellen en materialen [voldoen] worden opgegeven. De inschrijver baseert zich

hiervoor op de functionele vereisten zoals gedefinieerd in deel 3 van het bestek. Additionele functionaliteiten die niet in de beschrijving van de functionele vereisten van deel 3 van het bestek zijn opgenomen maar een meerwaarde kunnen betekenen, kunnen vermeld worden. Indien bepaalde functionaliteiten betalend zijn, gelieve dit ook aan te geven in de offerte.

2. De inschrijver geeft aan welke bijkomende garantieperiode kan aangeboden worden op de waarborgperiode van twee jaar. Een langere garantieperiode zal beter scoren.
3. De inschrijver dient uitvoerig het keuringsplan en conformiteitstest te omschrijven met uitgevoerde stappenplan, afgeleverde keuringscertificaten, geldigheidsduur van de keuring.

De 'technische kwaliteit' zal worden beoordeeld via onderstaande scoretabel:

Punten	Toelichting
100%	Het voorstel van de inschrijver biedt op alle aspecten een significante meerwaarde ten opzichte van de gevraagde elementen uit het bestek.
95%	Het voorstel van de inschrijver biedt op alle aspecten een meerwaarde ten opzichte van de gevraagde elementen uit het bestek.
70%	Het voorstel van de inschrijver biedt op de meeste aspecten een meerwaarde ten opzichte van de gevraagde elementen uit het bestek.
45%	Het voorstel van de inschrijver biedt op meerdere aspecten een meerwaarde ten opzichte van de gevraagde elementen uit het bestek.
25%	Het voorstel van de inschrijver biedt op slechts enkele aspecten een meerwaarde ten opzichte van de gevraagde elementen uit het bestek.
10%	Het voorstel van de inschrijver biedt een beperkte aanzet in meerwaarde ten opzichte van de gevraagde elementen uit het bestek.
0%	Het voorstel van de inschrijver biedt geen enkele meerwaarde ten opzichte van de gevraagde elementen uit het bestek.

• Laadvermogen van het afgewerkte voertuig (5 punten):
[...]
• Draaicirkel van het voertuig tussen de stoepranden (5 punten):
[…]
• Veiligheidsaspecten van het voertuig (5 punten):
[…]."

3.2.3. De technische specificaties opgelegd voor deze opdracht zijn opgenomen in het derde deel van het bestek, onder het opschrift 'Technische en/of functionele bepalingen'. In dat deel worden 279 genummerde eisen omschreven.

Onder punt 3.01.1 ‘Algemeen’ worden onder meer de volgende functionele eisen opgenomen:

“2) Het voertuig is in overeenstemming met volgende voorschriften en reglementen:
- De Belgische wegcode;
- De technische voorschriften op het wegvervoer in België;
- Het algemeen reglement op de arbeidsbescherming (ARAB);
- Het algemeen reglement van de elektrische installaties;
- Veiligheidseisen bij bestelling (zie bijlage 4).

3) Het voertuig moet bestuurd kunnen worden door een chauffeur met rijbewijs C.

4) Het aangeboden voertuig moet kunnen opereren op het tramnet met volgende karakteristieken:

Max. spanning op de bovenleiding	750V DC
Nom. spanning op de bovenleiding	600V DC
Maximale hoogte rijdraad	6,2 meter
Minimale hoogte rijdraad	3,7 meter
Kleinste bochtstraal in exploitatie	18 meter
Kleinste bochtstraal	16 meter
Grootste helling bovengronds net	6%

5) Het aangeboden voertuig in volledig beladen toestand [moet] in staat zijn op het ganse Gentse tramnet te opereren.

[…]

8) De kleinste bochtstraal bovengronds is 16 meter.

9) Het complete voertuig mag op spoor echter in MTM nooit de 22,8 ton overschrijden (max 11,4 ton per spooras).

10) Het voertuig dient inzetbaar te zijn met en zonder het gebruik van het spoorbaansysteem. M.a.w. alle beschreven functionaliteiten van het voertuig moeten uitvoerbaar zijn zowel rijdend op banden als rijdend op het spoorbaansysteem.

[…]

12) Het aangeboden voertuig voldoet aan de norm EN280.”

Onder punt 3.01.2 ‘De vrachtwagen’ wordt voorts onder meer het volgende bepaald:

“23) De maximale breedte van het voertuig inclusief toegeklapte buitenspiegels bedraagt maximaal 2300mm met uitzondering van de wangen van de banden.
Alle onderdelen op het voertuig inclusief de toegeklapte buitenspiegels, wielbouten, velgen,… dienen dus binnen de maximale breedte van 2300mm te vallen.

Echter de totale breedte gemeten aan de wangen van de banden mag maximaal 2350mm bedragen."

Onder punt 3.01.3 'Cabine met werkruimte (atelier)' worden onder meer de volgende eisen bepaald:

"57) De buitenspiegels dienen zowel naar voren als naar achteren te kunnen dichtklappen om binnen de maximale breedte van 2300mm te blijven.
58) De gemonteerde spiegels zoals de zijspiegels, bolspiegels, frontspiegels, camera's etc. mogen wanneer ingeklapt, de totale breedte van 2300mm van het voertuig niet overschrijden.
59) Een spiegel wordt vooraan voorzien om weggebruikers vlak voor het voertuig vanuit de cabine toch te kunnen zien. Andere noodzakelijke spiegels volgens de Belgische wetgeving zullen ook voorzien worden. Waar mogelijk zijn alle spiegels verwarmd en elektrisch verstelbaar."

3.2.4. Zoals blijkt uit punt 1.07.4 'Bij de offerte toe te voegen documenten (art. 76 KB Plaatsing)' van het eerste deel van het bestek, dienen de inschrijvers bij hun offerte onder meer een document te voegen dat wordt omschreven als volgt:

"Een clause by clause van het technische deel 3 van het lastenboek. (punt per punt aangeven dat de inschrijver kan voldoen aan de gevraagde technische eis). Extra uitleg mag toegevoegd worden om een bepaalde bestekeis te verduidelijken;
Belangrijk: indien een bestekeis een keuze laat of een voorkeur beschrijft, dan dient de inschrijver duidelijk aan te geven in de clause by clause voor die bestekeis of de inschrijver die voorkeur zal aanbieden dan wel een geldig alternatief!"

3.3. Twee ondernemingen dienen een aanvraag tot deelneming in: de bv Hilton Engineering en de bv Vanderr.

Op 7 januari 2022 worden beide kandidaten geselecteerd voor het indienen van een offerte.

3.4. De eerste onderhandelingsronde vindt plaats op 25 april 2022 met de bv Vanderr en op 9 mei 2022 met de bv Hilton Engineering.

Volgens de verwerende partij stelde de verzoekende partij tijdens de onderhandelingen voor dat de verwerende partij op het Gentse tramnet een test zou uitvoeren met een voertuig met een breedte van 2350 mm. De verwerende partij beschikte over een dergelijk voertuig, aangezien de verzoekende partij haar dat geleverd had in het kader van een andere opdracht, voor een ander tramnet.

3.5. Op 19 mei 2022 doet de verwerende partij een test met het eerder door de verzoekende partij geleverde voertuig met een breedte van 2350 mm. Het administratief dossier bevat foto's die ter gelegenheid van die test zijn genomen. Volgens de verwerende partij was geen van de inschrijvers bij de test aanwezig, maar werden zij bij de volgende onderhandelingsfase wel op de hoogte gebracht van het feit dat de test succesvol was gebleken, in die zin dat het voertuig geen belemmering ondervond bij de haltes.

3.6. Op 17 juni 2022 dienen beide kandidaten een verbeterde offerte in.

Een tweede onderhandelingsronde met beide kandidaten vindt plaats op 14 september 2022.

Op 26 september 2022 dienen beide kandidaten een tweede verbeterde offerte in.

Op basis van de resultaten van de beoordeling van de verbeterde offertes worden de inschrijvers uitgenodigd om een definitieve offerte (BAFO) in te dienen. De bv Vanderr dient haar BAFO in op 17 oktober 2022, en de verzoekende partij de hare op 20 oktober 2022.

3.7. Op 26 oktober 2022 wordt een gunningsverslag neergelegd.

Met betrekking tot het subgunningscriterium 'kwaliteit en functionaliteiten van de voorgestelde materialen en onderdelen' is de beoordeling van de BAFO's als volgt:

“

Firma	Motivatie	Punten
bv Hilton Engineering	-Algemene waarborg en waarborg chassis van 2 jaar. Mogelijkheid tot uitbreiding algemene waarborg mits toeslag op prijs van het voertuig. -Garantie tegen doorroesten op gans het voertuig van 10 jaar. Het garantievoorstel voldoet aan de vereisten en biedt een beperkte meerwaarde doordat er eventueel de mogelijkheid bestaat voor een garantie uitbreiding tegen betaling. -Beschikken over ISO 9001, IS0 3834 en EN15085-2 certificaat. -De railaandrijving is opgebouwd uit 4 separaat aangedreven spoorwielen en voldoet aan de eisen, maar biedt geen meerwaarde. -Er is geen centrale vergrendeling voorzien van de cabine. -De grootte van de binnenruimte van de cabine is conform maar biedt geen meerwaarde voor de gebruikers. De vooropgestelde kwaliteit en functionaliteiten biedt een beperkte aanzet in meerwaarde ten opzichte van de gevraagde elementen. -De functionaliteit van de buitenspiegels is onvoldoende, zijn niet elektrisch verstelbaar en niet verwarmd.	2,5(25%)
bv Vanderr	-Algemene waarborg en waarborg chassis 2 jaar -Garantie tegen doorroesten op gans het voertuig : 10 jaar. Een gerichte monitoring wordt hier als extra service aangeboden zonder meerprijs. Dit garantievoorstel voldoet aan de vereisten en biedt een meerwaarde door de gerichte monitoring -1S0 9001, EN15085-2 , 1S0 3834 certificaat. -Railaandrijving met 2 aangedreven spoorassen zorgt voor meer bedrijfszekerheid bij verlies van tractie op een van de wielen. Dit betekent een meerwaarde. -Originele cabine van Mercedes geeft de gevraagde functionaliteiten zoals centrale vergrendeling en elektrisch bediende ruiten. -Het compacte bedieningspaneel naast de chauffeur zorgt voor meer ruimte en ergonomie tussen chauffeurs- en bijrijder stoel. De vooropgestelde kwaliteit en functionaliteiten bieden op alle aspecten een meerwaarde ten opzichte van de gevraagde elementen. -De spiegels zijn [af] fabriek elektrisch verstelbaar en verwarmd.	9,5 (95%)

.”

De beoordeling leidt tot de volgende eindscores van de offertes:

“

Firma	Prijs 50 punten	Technische kwaliteit 25 punten	Plan van aanpak 20 punten	Leverings-ter mijn 5 punten	Totaal 100 punten
bv Hilton Engineering	50	13,75	9	3	75,75
bv Vanderr	43,3	18,25	14	5	80,55

.”

3.8. Op 16 november 2022 beslist de raad van bestuur van de verwerende partij om de opdracht te gunnen aan de bv Vanderr.

Op 17 november 2022 wordt van deze beslissing kennis gegeven aan de bv Hilton Engineering.

IV. Herinnering aan de schorsingsvoorwaarden

4. Krachtens artikel 17, §§ 1 en 4, van de gecoördineerde wetten op de Raad van State, gelezen in samenhang met de artikelen 15 en 31 van de wet van 17 juni 2013 ‘betreffende de motivering, de informatie en de rechtsmiddelen inzake overheidsopdrachten, bepaalde opdrachten voor werken, leveringen en diensten en concessies’, moet enkel worden onderzocht of in de voorliggende vordering tot schorsing die is ingesteld volgens de procedure bij uiterst dringende noodzakelijkheid, een ernstig middel of een klaarblijkelijke onwettigheid wordt aangevoerd.

V. Onderzoek van het enig middel

Standpunt van de partijen

5. De verzoekende partij voert in een enig middel de schending aan van de artikelen 4 en 147, § 5, van de wet van 17 juni 2016 ‘inzake overheidsopdrachten’ (hierna: wet overheidsopdrachten 2016), artikel 74 van het koninklijk besluit van 18 juni 2017 ‘plaatsing overheidsopdrachten in de speciale

sectoren’ (hierna: koninklijk besluit speciale sectoren 2017), de formelemotiveringsplicht, de materiëlemotiveringsplicht, het beginsel *patere legem quam ipse fecisti*, het zorgvuldigheidsbeginsel, het transparantiebeginsel en het gelijkheidsbeginsel.

Zij voert aan dat de inschrijvers bij hun offerte een document moeten voegen, genaamd *clause by clause*, waarin zij punt per punt aangeven dat zij voldoen aan de technische eisen bepaald in het derde deel van het bestek. Uit de beoordelingsmethodiek van het gunningscriterium ‘technische kwaliteit’ blijkt voorts dat de offertes steeds minstens moeten aanbieden wat is vereist in dat derde deel, en dat punten verdiend kunnen worden met wat een meerwaarde betekent ten aanzien van die eisen. Volgens de verzoekende partij zijn de bedoelde bestekseisen dan ook essentiële eisen waaraan de offerte moet voldoen. Zij voert aan dat de offerte van de bv Vanderr op verscheidene punten niet voldoet aan die technische vereisten. Derhalve had die offerte nietig verklaard moeten worden wegens substantiële onregelmatigheid.

5.1. In een eerste onderdeel stelt de verzoekende partij dat de offerte van de bv Vanderr, wat het chassis en de cabine van de aangeboden Mercedes-Benz betreft, niet voldoet aan het vereiste van de maximale breedte en de vereisten van een certificaat van overeenstemming en een keuringsattest:

> “- De Mercedes-Benz cabine wordt geleverd in een standaard breedte van 2500 mm.
> Deze cabine kan omgebouwd [worden] tot een versmalde versie van 2376 mm breed, dus nog steeds breder dan de maximaal toegestane breedte van 2300 mm (2350 inclusief wielen). De Mercedes-Benz chassis en cabine zijn niet conform met bestekseis nummer 3.01.2 - punt 23.
> - De versmalde versie van 2376 mm breed wordt niet gefabriceerd in de fabriek van Mercedes-Benz, maar omgebouwd door de firma ‘Paul Nutzfahrzeuge GmbH’, de gecertificeerde partner van Mercedes-Benz voor speciale ombouw. Voor een dergelijke omgebouwde chassis kan geen gelijkvormigheidscertificaat worden afgeleverd door fabrikant Mercedes-Benz, en kan evenmin homologatie worden verkregen in België, zodat het door het Bestek vereiste keuringsattest evenmin kan worden afgeleverd. De Mercedes-Benz chassis en cabine zijn niet conform met bestekseis nummer 3.01.8 - punt 246.”

Volgens de verzoekende partij is de offerte van de bv Vanderr aldus niet in overeenstemming met eis 23, wat de breedte van het voertuig betreft, noch met de eisen 243 en 246, wat de EU-verklaring van overeenstemming en het keuringsattest betreft. Door de offerte van die inschrijver niettemin regelmatig te verklaren, schendt de verwerende partij het beginsel *patere legem quam ipse fecisti*. In dit opzicht voert de verzoekende partij aan dat de bestreden beslissing een schending inhoudt van het zorgvuldigheidsbeginsel, artikel 147, § 5, van de wet overheidsopdrachten 2016 en artikel 74, § 1, van het koninklijk besluit speciale sectoren 2017.

Subsidiair voert de verzoekende partij aan dat de verwerende partij de formele-, minstens materiëlemotiveringsplicht heeft geschonden, doordat op geen enkele manier wordt gemotiveerd waarom de afwijkingen op de voornoemde bestekseisen niet substantieel zouden zijn.

Ten slotte voert de verzoekende partij aan dat zij het Mercedes-Benz chassis niet heeft aangeboden, teneinde zich te kunnen houden aan de bestekseis in verband met de maximale breedte van het voertuig. “Als het aan [de bv Vanderr] zou zijn toegelaten om af te wijken van het bestek, wat betreft de chassis breedte, werd deze mogelijkheid niet meegedeeld aan verzoekende partij.” In dit opzicht voert zij een schending aan van het transparantie- en het gelijkheidsbeginsel, en van artikel 4 van de wet overheidsopdrachten 2016.

5.2. In een tweede onderdeel voert de verzoekende partij aan dat de offerte van de bv Vanderr niet voldoet aan het vereiste dat het aangeboden voertuig moet voldoen aan de technische voorschriften op het wegvervoer in België (eis 2). Meer bepaald zou het voertuig dat door de bv Vanderr wordt aangeboden, waarvan de schuifdeuren niet die van de oorspronkelijke fabrikant zijn, geen homologatie kunnen krijgen als bedoeld in het reglement nr. 29 van de Economische Commissie voor Europa van de Verenigde Naties (“Uniforme bepalingen voor de goedkeuring van bedrijfsvoertuigen wat de bescherming van de inzittenden van de cabine betreft”).

5.3. In een derde onderdeel voert de verzoekende partij aan dat zij op het subgunningscriterium ‘kwaliteit en functionaliteiten van de voorgestelde materialen en onderdelen’ duidelijk een slechtere beoordeling krijgt dan de bv Vanderr. Volgens de verzoekende partij is de enige reden daarvoor dat zij, om zich te houden aan de eis inzake de maximale breedte van het voertuig, geen Mercedes-Benzcabine heeft voorgesteld. “Door deze cabine te aanvaarden in de offerte van [de bv Vanderr], maar aan [de] verzoekende partij niet mee te delen dat afwijking van de 2300 mm-breedte-eis is toegestaan, verkreeg [de bv Vanderr] een onrechtmatig concurrentievoordeel.” De verzoekende partij voert de schending aan van het transparantie- en het gelijkheidsbeginsel.

5.4. In een vierde onderdeel voert de verzoekende partij aan dat de offerte van de bv Vanderr niet voldoet aan het vereiste dat het voertuig moet beschikken over een ABS- en ASR-systeem “op de spoorwielen” (eis 109). Volgens de verzoekende partij biedt de bv Vanderr een voertuig aan met asaandrijving.

6. In haar nota voert de verwerende partij in het algemeen aan dat er een verschil is tussen de “minimumeisen” van de opdracht en de “technisch/functionele bepalingen” daarvan. In het bestek is zeer duidelijk aangegeven wat de minimumeisen per (sub)gunningscriterium zijn. Voor het subgunningscriterium ‘kwaliteit en functionaliteiten van de voorgestelde materialen en onderdelen’ zijn de “minimumeisen m.b.t. technische kwaliteit” vermeld in een kader in punt 1.05 in het eerste deel van het bestek. Deze minimumeisen reflecteren de eigenschappen van het Gentse tramnet. Naast het voldoen aan de minimumeisen moeten de inschrijvers ook een beschrijving geven van hun offerte aan de hand van de technische of functionele bepalingen van het derde deel van het bestek. Sommige van de daarin opgenomen eisen zijn ook minimumeisen, met name als ze als zodanig zijn aangemerkt in het voornoemde kader in het eerste deel. De verwijzing naar woorden als “dienen” of “maximaal” in de technische bepalingen wegen niet op tegen de heldere bepalingen van het bestek waarin wordt aangegeven welke eisen als minimumeisen worden aangemerkt.

Deze lezing van het bestek wordt bevestigd door de *clause by clause* die de inschrijvers bij hun offerte moeten voegen. Daarin moeten de inschrijvers aangeven in hoeverre zij “kunnen” voldoen aan het technische deel van het lastenboek. Het werkwoord “kunnen” wijst erop dat de technische en functionele bepalingen van het derde deel van het bestek geen minimumeisen inhouden.

De door de verzoekende partij vermelde eisen 2, 23, 57, 58, 109, 243 en 246 worden niet aangemerkt als minimumeisen in het voornoemde kader in punt 1.05 van het bestek.

6.1. Specifiek in verband met het eerste onderdeel, in zoverre dit betrekking heeft op de eis inzake de breedte van het voertuig, herhaalt de verwerende partij dat de eisen 23, 57 en 58, opgenomen onder de technische en functionele bepalingen van het derde deel van het bestek, geen minimumeisen zijn. De breedte van het aangeboden voertuig is veeleer een streefdoel dat wordt beoordeeld in het kader van het subgunningscriterium ‘kwaliteit en functionaliteiten van de voorgestelde materialen en onderdelen’.

De verwerende partij wijst er voorts op dat de voorliggende opdracht geplaatst werd middels een onderhandelingsprocedure met voorafgaande oproep tot mededinging. Er kan dan op initiatief van de aanbesteder over alles worden onderhandeld. Bij opdrachten in de speciale sectoren kan onder meer ook over de gunningscriteria of de minimumeisen worden onderhandeld. Zo is de breedte van het voertuig ter sprake gekomen tijdens de onderhandelingen. Tijdens die onderhandelingen konden de inschrijvers aangeven in hoeverre zij kunnen tegemoetkomen aan het streefdoel van 2300 mm (door het versmallen van de cabine of het chassis). Het is dan ook logisch dat de breedte van het voertuig niet is opgenomen onder de minimumeisen van de opdracht.

“Sterker nog”, het was de verzoekende partij die zelf voorstelde dat de verwerende partij een test zou uitvoeren met een voertuig dat iets breder was dan 2300 mm. Die test is effectief uitgevoerd op 19 mei 2022, en beide inschrijvers werden op de hoogte gebracht van het feit dat de test succesvol was gebleken. Aan beide inschrijvers werd meegedeeld “dat een grotere breedte niet meteen tot

minder punten zou leiden". Het is dan ook des te frappanter dat de verzoekende partij net de breedte van het voertuig aanhaalt om haar vordering te onderbouwen: het was immers de verzoekende partij zélf die meende dat een breder voertuig mogelijk was.

De verwerende partij werpt ook op dat de verzoekende partij geen belang heeft bij het eerste onderdeel, in zoverre dit betrekking heeft op de maximale breedte van het aangeboden voertuig, nu de verzoekende partij in haar eigen offerte aangeeft niet te kunnen voldoen aan een maximumbreedte van 2300 mm. Zelfs na versmalling blijft het chassis van het door de verzoekende partij aangeboden voertuig immers 2330 mm breed. Indien de maximumbreedte van het voertuig als een minimumeis aangemerkt zou moeten worden (*quod non*), zou ook de offerte van de verzoekende partij substantieel onregelmatig verklaard moeten worden.

6.2. Als antwoord op het derde onderdeel merkt de verwerende partij vooreerst op dat dit onderdeel sterk verweven is met het eerste onderdeel, in zoverre dit betrekking heeft op de breedte van het voertuig. Zij herhaalt dat de eisen 23, 57 en 58 geen minimumeisen zijn.

De verwerende partij merkt voorts op dat, afgezien van de waarborg van twee jaar en de aangeboden certificaten, waarvoor de offertes van beide inschrijvers gelijk zijn, de verzoekende partij voor het subgunningscriterium 'kwaliteit en functionaliteiten van de voorgestelde materialen en onderdelen' op alle andere punten slechter scoort dan de bv Vanderr. Dat resulteert dan ook in een verschil in score op dat subgunningscriterium. Overigens zijn de meerwaarden die de bv Vanderr biedt niet gelieerd aan het feit dat zij een bredere cabine aanbiedt.

De verwerende partij heeft aan de bv Vanderr geen onrechtmatig concurrentievoordeel gegeven door diens cabine te aanvaarden. Van bij de aanvang waren de minimumeisen en de technische en functionele bepalingen voor het aan te bieden voertuig duidelijk. Dat de verzoekende partij het onderscheid tussen beide soorten bepalingen blijft miskennen, kan niet verweten worden aan de verwerende partij.

Beoordeling

7. Voor het onderzoek van het eerste en het derde onderdeel zijn in het bijzonder de volgende wets- en reglementsbepalingen van belang.

Artikel 4, eerste lid, van de wet overheidsopdrachten 2016 bepaalt dat “de aanbesteders […] de ondernemers op gelijke en niet-discriminerende wijze [behandelen] en handelen op een transparante en proportionele wijze”.

Artikel 120 van dezelfde wet, dat voorkomt in een titel over de speciale sectoren, bepaalt hoe een onderhandelingsprocedure voor een overheidsopdracht in die sectoren verloopt. Anders dan artikel 38, § 5, tweede lid, van de wet, waarin met betrekking tot de klassieke sectoren wordt bepaald dat “over de minimumeisen en de gunningscriteria [niet wordt] onderhandeld”, bevat artikel 120 geen dergelijke beperking.

Artikel 74, § 1, van het koninklijk besluit speciale sectoren 2017 luidt:

> “De aanbestedende entiteit gaat na of de offertes regelmatig zijn.
> […]
> Een offerte is substantieel onregelmatig wanneer ze van aard is de inschrijver een discriminerend voordeel te bieden, tot concurrentievervalsing te leiden, de beoordeling van de offerte van de inschrijver of de vergelijking ervan met de andere offertes te verhinderen, of de verbintenis van de inschrijver om de opdracht onder de gestelde voorwaarden uit te voeren onbestaande, onvolledig of onzeker te maken.
> De volgende onregelmatigheden worden met name als substantieel beschouwd :
> […]
> 3° de niet-naleving van de minimale eisen en de vereisten die als substantieel worden aangemerkt in de opdrachtdocumenten.”

Ook in punt 1.05 van het bestek wordt bepaald dat elke offerte die afwijkt van de minimale eisen en vereisten die in het bestek als substantieel worden aangemerkt, substantieel onregelmatig is.

8. Het eerste onderdeel doet de vraag rijzen naar de draagwijdte van eis 23 in het derde deel van het bestek. Volgens die eis, die betrekking heeft op de te leveren vrachtwagen, bedraagt de “maximale” breedte van het voertuig, “inclusief toegeklapte buitenspiegels” “maximaal” 2300 mm, met uitzondering van de wangen van de banden. Alle onderdelen van het voertuig, “inclusief de toegeklapte buitenspiegels, wielbouten, velgen, …”, dienen binnen die “maximale” breedte van 2300 mm te vallen. Aan de wangen van de banden mag de totale breedte “maximaal” 2350 mm bedragen.

Het feit dat twee verschillende breedtes worden opgegeven lijkt te betekenen dat er een onderscheid is tussen de breedte ter hoogte van de perrons (2350 mm) en de breedte in de zone boven de perrons (2300 mm). Die laatste breedte heeft in het bijzonder betrekking op het chassis en de cabine van het voertuig, met inbegrip van de buitenspiegels.

Volgens de verzoekende partij is eis 23 een minimumeis van het bestek. Volgens de verwerende partij daarentegen gaat het slechts om een “streefdoel” dat als zodanig wordt beoordeeld in het kader van de toetsing van de offertes aan de gunningscriteria. Hierop wordt hierna teruggekomen (overwegingen 10-11).

9. Tussen de partijen bestaat ook betwisting over de vraag in hoeverre de offertes van de verzoekende partij en de bv Vanderr voldoen aan eis 23.

Wat de verzoekende partij betreft, blijkt uit haar BAFO dat zij in haar initiële offerte een breedte aan de banden heeft voorzien die binnen het maximum van 2350 mm blijft en een breedte van de cabine die op zich binnen het maximum van 2300 mm blijft. Met de buitenspiegels wordt dat maximum echter overschreden. De BAFO bevat op dit laatste punt een specifieke update. De verzoekende partij verklaart daarin: “Indien gewenst kunnen de spiegels ook naar voren geklapt worden. Hiermee vallen de spiegels ook in ingeklapte positie binnen de 2300 mm.” De Raad van State gaat er voorshands van uit dat de offerte van de verzoekende partij daarmee voldoet aan eis 23. De door de verwerende partij

opgeworpen exceptie van onontvankelijkheid van het eerste onderdeel van het middel is dan ook niet ernstig.

Wat de bv Vanderr betreft, voert de verzoekende partij in haar verzoekschrift aan dat een cabine van de Mercedes-Benzstandaard een breedte heeft van 2500 mm. Volgens haar kan die cabine weliswaar omgebouwd worden tot een versmalde versie van 2376 mm, maar daarmee is ze nog steeds breder dan het maximum van 2300 mm. De verwerende partij betwist niet dat het voertuig aangeboden door de bv Vanderr niet voldoet aan de maxima bepaald in eis 23. Overigens lijkt uit de offerte van de bv Vanderr – een vertrouwelijk stuk, dat de Raad van State heeft kunnen inzien – op het eerste gezicht afgeleid te kunnen worden dat het voertuig noch aan de cabine, inclusief de buitenspiegels, noch aan de banden binnen de maximale breedte blijft. Voorshands gaat de Raad van State er dan ook van uit dat de offerte van de bv Vanderr niet voldoet aan eis 23.

In het gunningsverslag wordt niets opgemerkt met betrekking tot de breedte van de door de twee inschrijvers aangeboden voertuigen.

10. In punt 1.05 van het bestek wordt, voor het gunningscriterium ‘technische kwaliteit’, bepaald dat de offertes geëvalueerd zullen worden “op basis van de technische inhoudelijke uitwerking van de opdracht”. Ook wordt bepaald dat een verdere toelichting omtrent de functionele vereisten wordt gegeven in het derde deel van het bestek.

Een te dezen relevant subgunningscriterium is dat van de ‘kwaliteit en functionaliteiten van de voorgestelde materialen en onderdelen’. Daarin worden een aantal “minimumeisen” opgesomd. Volgens de verwerende partij zijn dat de enige eisen die, met betrekking tot de bedoelde kwaliteit en functionaliteiten, als minimumeisen beschouwd kunnen worden. Volgens de verzoekende partij daarentegen zijn alle 279 eisen die worden opgesomd in het derde deel van het bestek (‘technische en/of functionele bepalingen’) als minimumeisen te beschouwen.

Het komt de Raad van State voor dat het feit zelf dat een aantal eisen uitdrukkelijk als minimumeisen worden omschreven, zich moeilijk verdraagt

met de interpretatie volgens welke alle 279 eisen minimumeisen zouden zijn. Sommige van die eisen lijken trouwens uitdrukkelijk als streefdoel te zijn opgevat (“zoveel mogelijk”, “bij voorkeur”). De als zodanig in punt 1.05 van het bestek als minimumeis aangemerkte eisen lijken betrekking te hebben op de algemene eisen 3, 4, 5, 8, 9, 10 en 12 beschreven in het derde deel van het bestek. Dit neemt niet weg dat sommige andere eisen, gelet op de aard ervan of op de daarin gebruikte bewoordingen, ook als minimumeis beschouwd zouden kunnen worden.

Bovendien luidt één van de in punt 1.05 opgesomde minimumeisen als volgt: “Het voertuig dient inzetbaar te zijn met en zonder het gebruik van het spoorbaansysteem. M.a.w. alle beschreven functionaliteiten van het voertuig moeten uitvoerbaar zijn zowel rijdend op banden als rijdend op het spoorbaansysteem binnen Gabarit Gents tramnet.” Zoals de verzoekende partij ter terechtzitting opmerkt, kan de verwijzing naar het gabarit van het Gentse tramnet begrepen worden als een verwijzing naar de hoogte en de breedte van het voertuig.

Voorts wordt bij het bedoelde subgunningscriterium gesteld dat de technische kwaliteit zal worden beoordeeld volgens een scoretabel. Uit die scoretabel blijkt dat de score afhankelijk is van de mate waarin het voorstel van de inschrijver op drie welbepaalde “aspecten” (eigenschappen, toepassingen en functionaliteiten van de onderdelen; garantieperiode; keuringsplan en conformiteitsaspect) een meerwaarde biedt “ten opzichte van de gevraagde elementen uit het bestek”. Als het voorstel geen enkele meerwaarde biedt, is de score 0 %. De partijen geven een verschillende interpretatie aan die beoordelingsmethodiek. De verwerende partij voert aan dat ze duidelijk maakt dat de functionele en technische bepalingen van het derde deel van het bestek geen minimumeisen zijn. De verzoekende partij voert daarentegen aan dat uit de beoordelingsmethodiek en uit de verplichting om voor elke eis punt per punt aan te geven dat de offerte voldoet aan de eisen, juist voortvloeit dat de offerte in elk geval dient te voldoen aan de technische eisen bepaald in het derde deel van het bestek.

11. De Raad van State acht het in het kader van de voorliggende procedure niet nodig om zich uit te spreken over de vraag of eis 23 nu al dan niet

behoort tot de minimumeisen waaraan elke inschrijver moet voldoen. Het volstaat om vast te stellen dat er argumenten bestaan in de ene en de andere zin.

Nu eis 23 voor meer dan één interpretatie vatbaar is, en nu de twee inschrijvers die bepaling ook effectief verschillend lijken te interpreteren, dient aandacht te worden besteed aan de wijze waarop de inschrijvers en de verwerende partij in de onderhandelingsfase met die eis zijn omgegaan. Die kwestie vormt het voorwerp van het eerste en het derde onderdeel van het middel.

12. In die onderdelen voert de verzoekende partij aan dat zij anders is behandeld dan de bv Vanderr. Volgens haar zou zij niet dezelfde mogelijkheden gekregen hebben om af te wijken van eis 23. Terwijl zij zich gehouden heeft aan die eis, ervan uitgaande dat de opgelegde breedte van het voertuig een minimumeis was, kon de bv Vanderr daarvan afwijken en aldus een voertuig aanbieden dat op het vlak van de kwaliteit en de functionaliteiten beter scoorde dan het voertuig aangeboden door de verzoekende partij.

Ter terechtzitting legt de verzoekende partij een aantal stukken neer die zich niet in het administratief dossier bevinden. Een eerste stuk is een lijst van vragen en antwoorden van 21 januari 2022. Op een vraag in verband met eis 58, volgens welke de gemonteerde spiegels, wanneer ingeklapt, de totale breedte van 2300 mm van het voertuig niet mogen overschrijden, antwoordt de verwerende partij dat zij niet akkoord kan gaan met een breedte van 2400 mm: “Het versmallen van het chassis heeft dan nl. geen zin meer als de spiegels de maximale breedte van 2300 mm overschrijden. Dit kan verder besproken worden tijdens de besprekingen maar De Lijn wenst een voertuig dat in zijn geheel niet breder is dan 2300 mm.” Een ander stuk is een schrijven van de verwerende partij aan de verzoekende partij van 6 april 2022, met het oog op de eerste onderhandelingsronde. Daarin wordt met betrekking tot eis 23 vastgesteld dat de verzoekende partij in haar *clause by clause* aangeeft dat zij in samenspraak met De Lijn naar oplossingen zal zoeken om de spiegels in ingeklapte toestand binnen een breedte van 2350 mm te brengen. De verwerende partij merkt hierbij op “dat dit punt cruciaal is”, en dat aan de verzoekende partij sowieso tijdens de studiefase gevraagd zal worden om de spiegels “zo smal mogelijk” uit te voeren, zodat ze in ingeklapte toestand “binnen de 2350 mm en bij voorkeur 2300 mm zullen vallen”.

De verwerende partij voert aan dat haar opvattingen over de breedte van het voertuig gewijzigd zijn nadat ze, overigens op verzoek van de verzoekende partij en met een door haar geleverd voertuig, op 19 mei 2022 een test gedaan heeft met een voertuig dat 2350 mm breed is. Die test is succesvol gebleken. In haar nota schrijft de verwerende partij dat "het […] testvoertuig kon opereren op het Gentse tramnet".

De verwerende partij voert voorts aan dat ze beide inschrijvers op de hoogte gebracht heeft van het resultaat van de test, en dat ze tijdens de onderhandelingen aan beide inschrijvers heeft meegedeeld "dat een grotere breedte niet meteen tot minder punten zou leiden". Het administratief dossier doet echter niet blijken van dergelijke mededelingen. In verband met de test van 19 mei 2022 bevat het dossier enkel een reeks foto's, zonder uitleg. Er is geen verslag van de met de partijen gevoerde onderhandelingen.

Op een bepaald ogenblik, na de uitvoering van de test op 19 mei 2022, is aan de inschrijvers een "verfijnd[e]" versie van het bestek bezorgd. Die versie bevat een aantal in het geel gemarkeerde preciseringen, wijzigingen of weglatingen. Zoals de verzoekende partij terecht opmerkt, zijn geen wijzigingen aangebracht in de minimumeisen van het subgunningscriterium 'kwaliteit en functionaliteiten van de voorgestelde materialen en onderdelen', noch in de beschrijving van eis 23 (in verband met de breedte van het voertuig) of de eisen 57, 58 en 59 (die betrekking hebben op de buitenspiegels).

Ook in een e-mail van de verwerende partij aan de verzoekende partij van 13 oktober 2022, dat de verzoekende partij ter terechtzitting neerlegt, waarin gevraagd wordt om in de BAFO een aantal zaken aan te passen, wordt geen melding gemaakt van de breedte van het voertuig.

13. De Raad van State kan zich niet van de indruk ontdoen dat er een misverstand is ontstaan tussen de verwerende partij en de verzoekende partij. Terwijl de verwerende partij ervan uitging dat eis 23 in verband met de breedte van het voertuig een louter streefdoel was, en er derhalve ook niets gewijzigd moest worden aan de formulering van die eis, bleef de verzoekende partij bij haar initiële interpretatie dat die eis een minimumeis was, waaraan zij zich moest houden. De

onderhandelingen boden de mogelijkheid om dat misverstand uit de weg te ruimen. Uit het dossier kan echter niet afgeleid worden dat dit ook effectief gebeurd is.

In de huidige stand van het geding, en op grond van de stukken waarover de Raad van State beschikt, lijkt het hem niet mogelijk om te concluderen dat de verwerende partij de verzoekende partij erop gewezen heeft dat eis 23 – die de verwerende partij op een bepaald ogenblik als “cruciaal” heeft bestempeld en die door haar zeker gedurende een bepaalde tijd werd beschouwd als zijnde niet voor afwijking vatbaar – geen minimumeis was of dat niet meer was. Het ontbreken van een dergelijke mededeling, of althans van het bewijs daarvan, moet bekeken worden in het licht van de bewoordingen van eis 23, die geen ruimte lijken te laten voor een afwijking, en vooral in het licht van het feit dat de verzoekende partij het reeds in haar initiële offerte had over de moeilijkheid om zich te houden aan de breedte van het voertuig, gelet op de buitenspiegels, en zij in haar BAFO bij wege van update aangeeft een voertuig aan te bieden dat “indien gewenst” aan de gevraagde breedte kan beantwoorden, met als gevolg evenwel dat hierdoor “de spiegelverwarming en de elektrische spiegelverstelling [wegvallen]”.

14. In het gunningsverslag wordt, in verband met het subgunningscriterium ‘kwaliteit en functionaliteiten van de voorgestelde materialen en onderdelen’ aan de verzoekende partij een score van 2,5/10 gegeven, en aan de bv Vanderr een score van 9,5/10. Dat verschil is decisief gebleken voor het verschil tussen de totaalscores voor de twee offertes (75,75/100 tegenover 80,55/100).

Voor de verzoekende partij worden op het voornoemde gunningscriterium tal van minpunten opgemerkt, onder meer – doch niet uitsluitend – in verband met de cabine (geen centrale vergrendeling, grootte van de binnenruimte) en de buitenspiegels (niet elektrisch verstelbaar en niet verwarmd). Algemeen wordt geoordeeld dat de vooropgestelde kwaliteit en functionaliteiten slechts “een beperkte aanzet in meerwaarde [bieden]” ten opzichte van de gevraagde elementen.

Voor de bv Vanderr, de gekozen inschrijver, is de beoordeling merkelijk positiever. Dit geldt zowel voor de cabine (centrale vergrendeling, elektrisch bediende ruiten, ruimte en ergonomie) als voor de spiegels (elektrisch verstelbaar en verwarmd). Algemeen wordt geoordeeld dat de vooropgestelde kwaliteit en functionaliteiten “op alle aspecten” een meerwaarde bieden ten opzichte van de gevraagde elementen.

In haar verzoekschrift voert de verzoekende partij aan dat de slechtere beoordeling die zij heeft gekregen, het gevolg is van het feit dat de Mercedes-Benzcabine voorgesteld door de bv Vanderr “beduidend beter [is] dan de cabine (op het smallere chassis) van een andere fabrikant”, door haar voorgesteld. Die stelling lijkt door de verwerende partij niet betwist te worden.

De verzoekende partij voert ook aan dat de breedte-eis “de enige reden [is] waarom [zij] niet zelf de Mercedes-Benzcabine heeft voorgesteld”.

15. Gelet op het voorgaande, concludeert de Raad van State in de huidige stand van het geding dat de verzoekende partij en de gekozen inschrijver verschillend zijn behandeld door de verwerende partij, op een zodanige wijze dat daardoor de rangschikking van hun offertes wezenlijk is beïnvloed. Terwijl de offerte van de gekozen inschrijver een positieve score heeft gekregen voor een voertuig dat lijkt af te wijken van de breedte-eis, heeft de offerte van de verzoekende partij een negatieve score gekregen voor een voertuig dat in overeenstemming lijkt te zijn met die eis, maar dat daardoor moest inboeten op het vlak van kwaliteit en functionaliteiten. Dat verschil in behandeling lijkt het gevolg te zijn van het feit dat de verwerende partij aan de gekozen inschrijver heeft laten verstaan dat de breedte-eis niet dwingend was, terwijl zij een dergelijke mededeling niet heeft gedaan aan de verzoekende partij, of althans niet blijkt dat zij een dergelijke mededeling heeft gedaan.

Deze conclusie volstaat om het eerste en het derde onderdeel in die mate ernstig te verklaren.

16. Nu de andere onderdelen niet tot een ruimere schorsing kunnen leiden, is het niet nodig om die te onderzoeken.

VI. Besluit

17. Het eerste en het derde onderdeel van het enig middel zijn ernstig gebleken. De schorsing bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de bestreden gunningsbeslissing wordt dan ook bevolen.

18. De verzoekende partij vordert ook de schorsing van de impliciete beslissing tot niet-gunning van de opdracht aan haarzelf.

Zoals de verwerende partij terecht opmerkt, wordt een impliciete weigeringsbeslissing slechts in uitzonderlijke gevallen geschorst, zo bijvoorbeeld wanneer uit de ernstig bevonden middelen zou blijken dat het aan de gekozen inschrijver verstrekte voordeel aan de verzoekende partij had moeten zijn toegekend. Dergelijke uitzonderlijke omstandigheden worden te dezen echter niet aangetoond.

De vordering tot schorsing van de impliciete weigeringsbeslissing wordt dan ook verworpen.

BESLISSING

1. De Raad van State beveelt de schorsing van de tenuitvoerlegging bij uiterst dringende noodzakelijkheid van de beslissing van de Vlaamse Vervoermaatschappij De Lijn van 16 november 2022, waarbij de opdracht voor levering van een bovenleidingwagen met een spoorbaansysteem en telescopisch werkplatform, inclusief onderhoud (opdrachtnummer PG1778-100765/PR2021-047) wordt gegund aan de bv Vanderr,

2. De Raad van State verwerpt de vordering voor het overige.

Dit arrest is uitgesproken te Brussel, in openbare terechtzitting van vier januari tweeduizend drieëntwintig, door de Raad van State, XIIe kamer, samengesteld uit:

Paul Lemmens,	kamervoorzitter,

bijgestaan door

Greta Scheveneels,	griffier.

De griffier	**De voorzitter**
Greta Scheveneels	**Paul Lemmens**