

**Art. 7.** L'article 7 du même arrêté, modifié par l'arrêté du Gouvernement flamand du 10 octobre 2008, est remplacé par ce qui suit :

"Art. 7. En exécution de l'article 13, § 9, du Décret sur les engrais, l'agriculteur utilisant dans son exploitation des modes de production biologiques, peut épandre sur les parcelles de terre agricole sur lesquelles il utilise des modes de production biologique, plus d'azote provenant d'effluents d'élevage que les quantités visées à l'article 13, §§ 1<sup>er</sup>, 2 et 3, du Décret sur les engrais, aux conditions suivantes :

1° la quantité d'azote provenant d'effluents d'élevage, épandue dans une année calendaire déterminée sur le total des parcelles de terre agricole appartenant à son exploitation sur lesquelles il utilise des modes de production biologique, ne dépasse pas la quantité d'azote provenant d'effluents d'élevage qui, conformément aux dispositions de l'article 13, §§ 1<sup>er</sup>, 2 ou 3, du Décret sur les engrais, peut être épandue pendant cette année calendaire sur le total des parcelles de terre agricole appartenant à son exploitation, sur lesquelles il utilise des modes de production biologique;

2° dans une période de trois années calendaires, la quantité moyenne d'azote provenant d'effluents d'élevage, épandue annuellement sur une parcelle, ne peut pas dépasser les quantités visées à l'article 13, §§ 1<sup>er</sup>, 2 et 3, du Décret sur les engrais.

Dans le présent article, on entend par :

1° demande unique : la demande unique, visée à l'article 4 de l'arrêté du Gouvernement flamand du 9 février 2007 contenant des dispositions relatives à la création d'une identification commune d'agriculteurs, d'exploitations et de terres agricoles dans le cadre de la politique relative aux engrais et de la politique de l'agriculture;

2° agriculteur utilisant dans son exploitation des modes de production biologique : un agriculteur déclarant dans sa demande unique pour une ou plusieurs parcelles qu'il y utilise un mode de production biologique;

3° parcelles de terre agricole sur lesquelles il utilise des modes de production biologique : les parcelles de terre agricole dont il déclare dans sa demande unique qu'il y utilise un mode de production biologique."

**Art. 8.** L'article 8 du même arrêté est abrogé.

**Art. 9.** Dans le même arrêté, modifié par les arrêtés du Gouvernement flamand des 10 octobre 2008, 30 avril 2009 et 10 septembre 2010, il est inséré un chapitre VII/1, comprenant l'article 16/1, rédigé comme suit :

"Chapitre VII/1. — Dispositions transitoires

Art. 16/1. Les attestations accordées par le Ministre flamand compétent pour l'environnement et la politique des eaux en exécution de l'article 4, sont considérées pour la durée restante de leur validité comme des attestations accordées par la 'Mestbank', en exécution de l'article 4."

**Art. 10.** Le Ministre flamand chargé de l'environnement et de la politique des eaux est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 15 juillet 2011.

Le Ministre-Président du Gouvernement flamand,  
K. PEETERS

La Ministre flamande de l'Environnement, de la Nature et de la Culture,  
J. SCHAUVLIEGE

## REGION WALLONNE — WALLONISCHE REGION — WAALS GEWEST

### SERVICE PUBLIC DE WALLONIE

F. 2011 — 2220

[2011/204153]

**14 JUILLET 2011. — Arrêté du Gouvernement wallon transposant la Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie**

Le Gouvernement wallon,

Vu la loi du 18 février 1969 relative aux mesures d'exécution des traités et actes internationaux en matière de transport par route, par chemin de fer ou par voie navigable, l'article 1<sup>er</sup>;

Vu l'avis de l'Inspection des Finances, donné le 18 mars 2011;

Vu l'avis n° 49.688/4 du Conseil d'Etat, donné en date du 8 juin 2011, conformément à l'article 84, § 1<sup>er</sup>, alinéa 1<sup>er</sup>, 1°, des lois sur le Conseil d'Etat, coordonnées le 12 janvier 1973;

Sur proposition du Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité;

Après délibération,

Arrête :

**Article 1<sup>er</sup>.** Objet.

Le présent arrêté transpose partiellement la Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

**Art. 2.** Définitions.

Aux fins du présent arrêté, on entend par :

1) « véhicule de transport routier » : un véhicule appartenant à l'une des catégories de véhicules figurant dans le tableau 3 de l'annexe du présent arrêté;

2) « transports publics de voyageurs » : services de transport de voyageurs d'intérêt économique général offerts au public sans discrimination et en permanence;

3) « autorité locale compétente » : les services du Gouvernement wallon qui ont la faculté d'intervenir dans les transports publics de voyageurs en Région wallonne;

4) « opérateur de service public » : toute entreprise ou groupement d'entreprises de droit public ou privé qui exploite des services publics de transport de voyageurs ou tout organisme public qui fournit des services publics de transport de voyageurs en Région wallonne;

5) « obligation de service public » : l'exigence définie ou déterminée par une autorité compétente en vue de garantir des services d'intérêt général de transports de voyageurs qu'un opérateur, s'il considérait son propre intérêt commercial, n'assumerait pas ou n'assumerait pas dans la même mesure ou dans les mêmes conditions sans contrepartie;

6) « contrat de service public » : un ou plusieurs actes juridiques contraignants manifestant l'accord entre une autorité compétente et un opérateur de services public en vue de confier à l'opérateur de service public la gestion et l'exploitation des services publics de transport de voyageurs soumis aux obligations de service public. Le contrat peut également consister en une décision arrêtée par l'autorité compétente qui :

- prend la forme d'un acte individuel législatif ou réglementaire, ou
- contient les conditions dans lesquelles l'autorité compétente elle-même fournit les services ou confie la fourniture de ces services à un opérateur interne.

### Art. 3. Champ d'application.

Le présent arrêté s'applique aux contrats d'achat de véhicules de transport routier conclus par des opérateurs pour l'exécution d'obligation de service public dans le cadre d'un contrat de service public qui atteint le seuil fixé pour la publicité européenne conformément à la législation sur les marchés publics.

### Art. 4. Achat de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

§ 1<sup>er</sup>. Dans le cadre des contrats d'achat de véhicules de transport routier, les opérateurs visés à l'article 3 tiennent compte des incidences énergétiques et environnementales de ces véhicules pendant toute leur durée de vie, conformément au § 2 et appliquent au moins une des options prévues au § 3 du présent article.

§ 2. Les opérateurs tiennent au moins compte des incidences énergétique et environnementale, liées à l'utilisation d'un véhicule, suivantes :

- a) la consommation d'énergie;
- b) les émissions de CO<sub>2</sub>; et
- c) les émissions de NO<sub>x</sub>, de HCNM et de particules.

Outre ces incidences énergétiques et environnementales liées à l'utilisation des véhicules, les opérateurs visés à l'article 3 peuvent également tenir compte d'autres incidences environnementales.

§ 3. Les exigences prévues aux §§ 1<sup>er</sup> et 2 sont satisfaites en recourant aux options suivantes :

a) en fixant des spécifications techniques relatives aux performances énergétique et environnementale dans les documents établis pour l'achat de véhicules de transport routier pour chacune des incidences considérées, ainsi que pour toute incidence environnementale supplémentaires; ou

b) en intégrant les incidences énergétique et environnementale dans la décision d'achat, tout en sachant que lorsque ces incidences sont traduites en valeur monétaire aux fins de leur prise en compte dans la décision d'achat, la méthodologie prévue à l'article 5 est utilisée.

### Art. 5. Méthodologie de calcul des coûts liés à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie.

§ 1<sup>er</sup>. Aux fins de l'article 4, § 3, b), les coûts, pour toute la durée de vie d'un véhicule, de la consommation d'énergie, ainsi que des émissions de CO<sub>2</sub> et des émissions de polluants, figurant dans le tableau 2 de l'annexe, qui sont liés à l'utilisation des véhicules faisant l'objet d'un achat, sont traduits en valeur monétaire et calculés comme suit :

a) le coût de la consommation d'énergie lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé selon la méthodologie suivante :

— la consommation de carburant par kilomètre d'un véhicule, établie conformément au § 2, est calculée en unités de consommation d'énergie par kilomètre, que ce calcul soit direct ou non. Lorsque la consommation de carburant est donnée dans une unité différente, elle est convertie en consommation d'énergie par kilomètre au moyen des coefficients de conversion figurant dans le tableau 1 de l'annexe, qui présente les teneurs énergétiques des différents carburants;

— le calcul utilise une seule valeur monétaire par unité d'énergie. Cette valeur est égale à la plus basse des deux valeurs entre le coût de l'unité d'énergie de l'essence et du diesel avant imposition, lorsqu'ils sont utilisés comme carburants pour les transports;

— le coût de la consommation d'énergie lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé, en multipliant le kilométrage total - en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé - défini au § 3 par la consommation d'énergie par kilomètre définie au premier tiret du présent point, puis par le coût par unité d'énergie défini au deuxième tiret du présent point;

b) le coût correspondant aux émissions de CO<sub>2</sub> lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé en multipliant le kilométrage total - en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé - défini au § 3 par les émissions de CO<sub>2</sub> en kilogrammes par kilomètre définies au § 2, puis par le coût par kilogramme pris dans la fourchette figurant au tableau 2 de l'annexe;

c) le coût correspondant aux émissions de polluants lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie, qui figure dans le tableau 2 de l'annexe, est calculé en additionnant, pour toute la durée de vie du véhicule, les coûts liés à l'utilisation de celui-ci correspondant aux émissions de NO<sub>x</sub>, de HCNM et de particules. Le coût lié à l'utilisation d'un véhicule, pour toute la durée de vie de celui-ci, correspondant à chaque polluant est calculé en multipliant le kilométrage total - en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé - défini au § 3 par les émissions en grammes par kilomètre définies au § 2, puis par le coût respectif par gramme. Il convient d'utiliser à cette fin les valeurs moyennes qui figurent dans le tableau 2 de l'annexe.

Les opérateurs visés à l'article 3 peuvent appliquer des coûts plus élevés, à condition que ces coûts ne soient pas supérieurs aux valeurs correspondantes figurant dans le tableau 2 de l'annexe multipliés par un facteur deux.

§ 2. La consommation de carburant, ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub> et les émissions de polluant par kilomètre liées à l'utilisation d'un véhicule, figurant dans le tableau 2 de l'annexe, sont fondées sur les procédures d'essai normalisées de l'Union, en ce qui concerne les véhicules pour lesquels de telles procédures d'essai sont définies dans la législation de l'union en matière de réception par type.

Pour les véhicules qui ne sont pas couverts par une procédure d'essai normalisée de l'Union, la comparabilité des différentes offres est assurée au moyen de procédures d'essai largement reconnues, ou des résultats d'essai réalisés pour l'autorité publique, ou des informations fournies par le constructeur.

§ 3. Sauf indication contraire, il convient d'utiliser, pour le kilométrage parcouru par un véhicule pendant toute sa durée de vie, le chiffre figurant dans le tableau 3 de l'annexe.

**Art. 6.** Entrée en vigueur.

Le présent arrêté entre en vigueur le premier jour du mois suivant sa publication au *Moniteur belge*.

**Art. 7.** Exécution.

Le Ministre de la Mobilité est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Namur, le 14 juillet 2011.

Le Ministre-Président,  
R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,  
Ph. HENRY

## ANNEXE

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

Tableau 1 : teneur énergétique des carburants

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

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

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	HCNM	Particules
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tableau 3 : kilométrage total des véhicules de transport routier

Catégorie de véhicules (catégories M et N telles que définies par la Directive 2007/46/CE)	Kilométrage total
Voitures particulières (M1)	200 000 km
Véhicules utilitaires légers (N1)	250 000 km
Poids lourds (N2, N3)	1 000 000 km
Autobus (M2, M3)	800 000 km

Vu pour être annexé à l'arrêté du Gouvernement wallon du 14 juillet 2011 transposant la Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Namur, le 14 juillet 2011.

Le Ministre-Président,  
R. DEMOTTE

Le Ministre de l'Environnement, de l'Aménagement du Territoire et de la Mobilité,  
Ph. HENRY

## ÜBERSETZUNG

## ÖFFENTLICHER DIENST DER WALLONIE

D. 2011 — 2220

[2011/204153]

**14. JULI 2011 — Erlass der Wallonischen Regierung zur Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge**

Die Wallonische Regierung,

Aufgrund des Gesetzes vom 18. Februar 1969 über die Durchführungsmaßnahmen der internationalen Verträge und Akten in Sachen Straßen-, Eisenbahn- oder Wassertransport, Artikel 1;

Aufgrund des am 18. März 2011 abgegebenen Gutachtens der Finanzinspektion;

Aufgrund des am 8. Juni 2011 in Anwendung des Artikels 84 § 1 Absatz 1 1° der am 12. Januar 1973 koordinierten Gesetze über den Staatsrat abgegebenen Gutachtens Nr. 49.688/4 des Staatsrates;

Auf Vorschlag des Ministers für Umwelt, Raumordnung und Mobilität;

Nach Beratung,

Beschließt:

**Artikel 1 - Gegenstand.**

Durch den vorliegenden Erlass wird die Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge teilweise umgesetzt.

**Art. 2 - Definitionen.**

Für die Zwecke des vorliegenden Erlasses gelten folgende Definitionen:

1) "Straßenverkehrsfahrzeug": ein Fahrzeug, das einer der in Tabelle 3 der Anlage des vorliegenden Erlasses genannten Fahrzeugklassen angehört;

2) "öffentlicher Personenverkehr": öffentliche Personenverkehrsdienste allgemeinen wirtschaftlichen Interesses, die der Öffentlichkeit ständig und ohne Diskriminierung geboten werden;

3) "zuständige lokale Behörde": die Dienste der Wallonischen Regierung, die berechtigt sind, im Bereich des öffentlichen Personenverkehrs in der Wallonischen Region mitzuwirken;

4) "Betreiber eines öffentlichen Dienstes": jedes Unternehmen oder jeder Unternehmensverband öffentlichen oder privaten Rechts, das bzw. der öffentliche Personenverkehrsdienste betreibt oder jede öffentliche Einrichtung, die öffentliche Personenverkehrsdienste in der Wallonischen Region erbringt;

5) "Verpflichtung öffentlichen Dienstes": die Anforderung, die von einer zuständigen Behörde festgelegt und bestimmt wird, um Personenverkehrsdienste öffentlichen Interesses zu gewährleisten, die ein Betreiber in Anbetracht seines kommerziellen Interesses nicht oder nicht in demselben Maße oder unter denselben Bedingungen ohne Gegenleistung auf sich nehmen würde;

6) "öffentlicher Dienstleistungsauftrag": ein oder mehrere verbindliche Rechtsakte, die die Vereinbarung zwischen einer zuständigen Behörde und einem Betreiber eines öffentlichen Dienstes bekunden im Hinblick darauf, dass dem Betreiber eines öffentlichen Dienstes die Verwaltung und der Betrieb der den Verpflichtungen öffentlichen Dienstes unterworfenen öffentlichen Personenverkehrsdienste anvertraut werden. Der Vertrag kann ebenfalls in einem von der zuständigen Behörde erlassenen Beschluss bestehen, der:

— die Form eines individuellen Gesetzgebungs- oder Verordnungsaktes annimmt, oder;

— die Bedingungen enthält, unter denen die zuständige Behörde selbst die Dienste erbringt oder die Erbringung dieser Dienste einem internen Betreiber anvertraut.

**Art. 3 - Anwendungsbereich.**

Der vorliegende Erlass findet Anwendung auf die Kaufverträge von Straßenverkehrsfahrzeugen, die von Betreibern abgeschlossen werden, die öffentliche Dienste im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags erbringen, die den für die europäische Bekanntgebung gemäß der Gesetzgebung über die öffentlichen Aufträge festgelegten Schwellenwert erreichen.

**Art. 4 - Kauf von sauberen und energieeffizienten Straßenverkehrsfahrzeugen**

§ 1 - Im Rahmen der Kaufverträge von Straßenverkehrsfahrzeugen berücksichtigen die in Artikel 3 erwähnten Betreiber die Energie- und Umweltauswirkungen dieser Fahrzeuge über deren gesamte Lebensdauer gemäß § 2 und wenden mindestens eine der in § 3 des vorliegenden Artikels vorgesehenen Optionen an.

§ 2 - Die Betreiber berücksichtigen mindestens die nachstehenden, mit der Benutzung eines Fahrzeugs verbundenen Energie- und Umweltauswirkungen:

a) Energieverbrauch;

b) CO<sub>2</sub>-Emissionen; und

c) Emissionen von NO<sub>x</sub>, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln.

Neben diesen mit der Benutzung der Fahrzeuge verbundenen Energie- und Umweltauswirkungen können die in Artikel 3 erwähnten Betreiber auch andere Umweltauswirkungen berücksichtigen.

§ 3 - Die in den §§ 1 und 2 vorgesehenen Anforderungen werden anhand folgender Optionen erfüllt:

a) durch die Festlegung technischer Spezifikationen für die Energie- und Umweltleistung in den Unterlagen für den Kauf von Straßenfahrzeugen in Bezug auf die jeweils berücksichtigten Auswirkungen und die weiteren Umweltauswirkungen; oder

b) durch die Berücksichtigung der Energie- und Umweltauswirkungen bei der Kaufentscheidung, wobei die in Artikel 5 erwähnte Methode angewandt wird, wenn diese Auswirkungen zur Berücksichtigung bei der Kaufentscheidung finanziell bewertet werden.

**Art. 5 - Methode zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Betriebskosten**

§ 1 - Für die Zwecke von Artikel 4 § 3 b) werden die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Betriebskosten des Energieverbrauchs sowie der in Tabelle 2 der Anlage aufgeführten CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffemissionen, die mit dem Betrieb der angekauften Fahrzeuge zusammenhängen, folgendermaßen finanziell bewertet und berechnet:

a) die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energiekosten für den Betrieb eines Fahrzeugs werden wie folgt berechnet:

— der Kraftstoffverbrauch je Kilometer eines Fahrzeugs gemäß § 2 wird in Energieverbrauchseinheiten je Kilometer gerechnet, gleichgültig, ob dies direkt erfolgt oder nicht. Soweit der Treibstoffverbrauch in anderen Einheiten angegeben ist, wird er in Energieverbrauch je Kilometer umgerechnet, wobei die Umrechnungsfaktoren in Tabelle 1 der Anlage für den Energiegehalt von Kraftstoffen verwendet werden;

— je Energieeinheit wird ein einziger finanzieller Wert verwendet. Dieser Wert entspricht dem jeweils geringeren Wert der Kosten je Energieeinheit von Ottokraftstoff oder Dieselmotorkraftstoff vor Steuern, wenn sie als Verkehrskraftstoff verwendet werden;

— zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Energiekosten für den Betrieb eines Fahrzeugs werden die Gesamtkilometerleistung gemäß § 3 (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung), der Energieverbrauch je Kilometer gemäß dem ersten Gedankenstrich des vorliegenden Punktes und die Kosten je Energieeinheit gemäß dem zweiten Gedankenstrich des vorliegenden Punktes miteinander multipliziert;

b) zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer für den Betrieb des Fahrzeuges anfallenden Kosten der CO<sub>2</sub>-Emissionen eines Fahrzeugs werden die Gesamtkilometerleistung gemäß § 3 gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung, die CO<sub>2</sub>-Emissionen in Kilogramm je Kilometer gemäß § 2 und die Kosten je Kilogramm, die in dem in Tabelle 2 der Anlage genannten Bereich liegen, miteinander multipliziert;

c) zur Berechnung der in Tabelle 2 der Anlage aufgeführten über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten der Schadstoffemissionen eines Fahrzeugs werden die über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten der Emissionen von NO<sub>x</sub>, Nichtmethan-Kohlenwasserstoffen und Partikeln addiert. Zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden Kosten jedes einzelnen Schadstoffes werden die Gesamtkilometerleistung gemäß § 3 (gegebenenfalls unter Berücksichtigung der bereits erbrachten Kilometerleistung), die Emissionen in Gramm je Kilometer gemäß § 2 und die jeweiligen Kosten je Gramm miteinander multipliziert. Die Kosten sind den in Tabelle 2 der Anlage aufgeführten gemeinschaftsweit gemittelten Werten zu entnehmen.

Die in Artikel 3 erwähnten Betreiber können höhere Kosten heranziehen, sofern diese Kosten die in Tabelle 2 der Anlage aufgeführten Werte nicht um mehr als das Doppelte überschreiten.

§ 2 - Die Werte für den Kraftstoffverbrauch und die in Tabelle 2 der Anlage aufgeführten CO<sub>2</sub>-Emissionen und Schadstoffemissionen je Kilometer basieren für Fahrzeuge, für die genormte gemeinschaftliche Testverfahren in den Gemeinschaftsrechtsvorschriften über die Typgenehmigung festgelegt sind, auf solchen Verfahren.

Für Fahrzeuge, für die keine genormten gemeinschaftlichen Testverfahren bestehen, werden zur Gewährleistung der Vergleichbarkeit verschiedener Angebote allgemein anerkannte Verfahren, die Ergebnisse für die Behörde durchgeführter Prüfungen oder die Angaben des Herstellers verwendet.

§ 3 - Die Gesamtkilometerleistung eines Fahrzeugs ist, sofern nichts anderes festgelegt ist, der Tabelle 3 der Anlage zu entnehmen.

**Art. 6 - Inkrafttreten.**

Der vorliegende Erlass tritt am ersten Tag des Monats nach seiner Veröffentlichung im *Belgischen Staatsblatt* in Kraft.

**Art. 7 - Durchführung.**

Der Minister der Mobilität wird mit der Durchführung des vorliegenden Erlasses beauftragt.

Namur, den 14. Juli 2011

Der Minister-Präsident  
R. DEMOTTE

Der Minister für Umwelt, Raumordnung und Mobilität  
Ph. HENRY

**ANLAGE**

Daten zur Berechnung der über die gesamte Lebensdauer anfallenden externen Kosten von Straßenfahrzeugen

Tabelle 1: Energiegehalt von Kraftstoffen

Kraftstoff	Energiegehalt
Dieselmotorkraftstoff	36 Mj/Liter
Ottomotorkraftstoff	32 Mj/Liter
Erdgas/Biogas	33 Mj/Nm <sup>3</sup>
Flüssiggas (LPG)	24 Mj/Liter
Ethanol	21 Mj/Liter
Biodiesel	33 Mj/Liter
Emulsionsmotorkraftstoff	32 Mj/Liter
Wasserstoff	11 Mj/Nm <sup>3</sup>

Tabelle 2: Emissionskosten im Straßenverkehr (Preise von 2007)

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	Nichtmethan Kohlenwasserstoffe	Partikel
0,03-0,04 EURO/kg	0,0044 EURO/g	0,001 EURO/g	0,087 EURO/g

Tabelle 3: Gesamtkilometerleistung von Straßenfahrzeugen

Fahrzeugklasse (Kategorien M and N gemäß der Richtlinie 2007/46/EG)	Gesamtkilometerleistung
Personenkraftwagen (M1)	200 000 km
Leichte Nutzfahrzeuge (N1)	250 000 km
Schwere Nutzfahrzeuge (N2, N3)	1 000 000 km
Busse (M2, M3)	800 000 km

Gesehen, um dem Erlass der Wallonischen Regierung vom 14. Juli 2011 zur Umsetzung der Richtlinie 2009/33/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. April 2009 über die Förderung sauberer und energieeffizienter Straßenfahrzeuge als Anlage beigefügt zu werden.

Namur, den 14. Juli 2011

Der Minister-Präsident  
R. DEMOTTE

Der Minister für Umwelt, Raumordnung und Mobilität  
Ph. HENRY

—————  
VERTALING

#### WAALSE OVERHEIDSDIENST

N. 2011 — 2220

[2011/204153]

#### 14 JULI 2011. — Besluit van de Waalse Regering tot omzetting van Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen

De Waalse Regering,

Gelet op de wet van 18 februari 1969 betreffende de maatregelen ter uitvoering van de internationale verdragen en akten inzake vervoer over de weg, de spoorweg of de waterweg, artikel 1;

Gelet op het advies van de Inspectie van Financiën, gegeven op 18 maart 2011;

Gelet op het advies nr. 49.688/4 van de Raad van State, gegeven op 8 juni 2011, overeenkomstig artikel 84, § 1, eerste lid, 1<sup>o</sup>, van de wetten op de Raad van State, gecoördineerd op 12 januari 1973;

Op de voordracht van de Minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit;

Na beraadslaging,

Besluit :

#### Artikel 1. Doelstelling.

Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen wordt gedeeltelijk omgezet bij dit besluit.

#### Art. 2. Definities.

In de zin van dit besluit wordt verstaan onder :

1) "wegvoertuig" : een voertuig dat ingedeeld is in één van de voertuigcategorieën opgenomen in tabel 3 van de bijlage bij dit besluit;

2) "openbaar personenvervoer" : personenvervoerdiensten van algemeen economisch belang die permanent en zonder discriminatie aan het publiek worden aangeboden;

3) "bevoegde plaatselijke overheden" : de diensten van de Waalse Regering die bevoegd zijn om binnen het openbaar personenvervoer in het Waalse Gewest op te treden;

4) "exploitant van openbare dienst" : elk publiek- of privaatrechtelijk bedrijf of bedrijfsgroepering die openbare personenvervoerdiensten uitbaat of elke openbare instelling die openbare personenvervoerdiensten in het Waalse Gewest verleent;

5) "openbaredienstverplichting" : eis gedefinieerd of bepaald door een bevoegde overheid om personenvervoerdiensten van algemeen belang te garanderen die een exploitant niet voor zijn rekening zou nemen of niet in dezelfde mate of onder dezelfde voorwaarden zonder compensatie voor zijn rekening zou nemen indien hij zijn eigen commercieel belang in overweging zou nemen;

6) "openbaredienstcontract" : één of meerdere bindende rechtshandelingen die de overeenkomst tussen een bevoegde plaatselijke overheid en een exploitant van een openbare dienst bekrachtigen om het beheer en de uitbating van de aan de openbaredienstverplichting onderworpen openbare personenvervoerdiensten aan de exploitant toe te vertrouwen. Het contract kan ook bestaan in een door de bevoegde overheid genomen beslissing die :

— de vorm aanneemt van een reglementaire of wettelijke individuele handeling, of

— de voorwaarden inhoudt waaronder de bevoegde overheid zelf de diensten verleent of de verlening van deze diensten aan een interne exploitant toevertrouwt.

**Art. 3.** Toepassingsgebied.

Dit besluit is van toepassing op contracten voor de aankoop van wegvoertuigen door exploitanten voor het voldoen van openbare dienstverplichtingen in het kader van een openbare dienstcontract die de Europese bekendmakingsdrempel bereikt overeenkomstig de wetgeving op de overheidsopdrachten.

**Art. 4.** De aankoop van schone en energiezuinige voertuigen.

§ 1. In het kader van de contracten voor de aankoop van wegvoertuigen moeten de in artikel 3 bedoelde exploitanten rekening houden met de in § 2 bedoelde energie- en milieueffecten tijdens hun operationele levensduur en ten minste één van de in § 3 van dit besluit bedoelde opties toepassen.

§ 2. De exploitanten houden ten minste rekening met de volgende operationele-energie- en milieueffecten :

- a) het energieverbruik;
- b) de uitstoot van CO<sub>2</sub>; en
- c) de uitstoot van NO<sub>x</sub>, NMHC en fijne stofdeeltjes.

Naast deze operationele-energie- en milieueffecten i.v.m. het gebruik van voertuigen kunnen de exploitanten bedoeld in artikel 3 ook andere milieueffecten in aanmerking nemen.

§ 3. Aan de in de §§ 1 en 2 bedoelde eisen wordt voldaan door middel van de volgende opties :

a) door in de documenten voor de aankoop van wegvoertuigen technische specificaties op te nemen inzake energie- en milieuprestaties met betrekking tot elk van de in aanmerking genomen effecten, alsmede eventuele bijkomende milieueffecten; of

b) door energie- en milieueffecten mee te nemen in de aankoopbeslissing, waarbij ingeval deze effecten worden uitgedrukt in kosten ter opnemings in de aankoopbeslissing, gebruik wordt gemaakt van de in artikel 5 vastgestelde methode.

**Art. 5.** Methodologie voor de berekening van de operationele levensduurkosten.

§ 1. Voor de toepassing van artikel 4, § 3, b), worden de operationele levensduurkosten van het energieverbruik, de CO<sub>2</sub>-uitstoot alsook de uitstoot van verontreinigende stoffen die zijn opgenomen in tabel 2 van de bijlage en die zijn gekoppeld aan het gebruik van het aan te kopen voertuig, gekwantificeerd en berekend als volgt :

a) de operationele levensduurkosten van het energieverbruik van een voertuig worden met behulp van de volgende methodologie berekend :

— het brandstofverbruik per kilometer van een voertuig als bedoeld in § 2 wordt gemeten in eenheden van energieverbruik per kilometer ongeacht of dit direct vermeld wordt of niet. Indien het brandstofverbruik in verschillende eenheden vermeld wordt, zal deze op basis van de in tabel 1 van de bijlage vastgestelde omrekeningsfactoren voor de energie-inhoud van de verschillende brandstoffen uitgedrukt worden in energieverbruik per kilometer;

— er wordt één monetaire waarde per energie-eenheid gebruikt. Deze waarde is de laagste kosten per energie-eenheid van benzine of diesel voor belasting die als vervoersbrandstof wordt gebruikt;

— de operationele levensduurkosten van het energieverbruik van een voertuig worden berekend door de vermenigvuldiging van het afgelegde aantal kilometers tijdens de levensduur als bedoeld in § 3, in voorkomend geval rekening houdend met het reeds afgelegde aantal kilometers, met de CO<sub>2</sub>-uitstoot uitgedrukt in kilogram per kilometer als bedoeld in het eerste streepje en met de kosten per energie-eenheid als bedoeld in het tweede streepje;

b) de operationele levensduurkosten van de CO<sub>2</sub>-uitstoot van een voertuig, worden berekend door de vermenigvuldiging van het afgelegde aantal kilometers tijdens de levensduur als bedoeld in § 3, in voorkomend geval rekening houdend met het reeds afgelegde aantal kilometers, met de emissies, in grammen per kilometer als bedoeld in § 2, en de respectieve kosten per gram. Voor de prijs worden de gemiddelde waarden opgenomen in tabel 2 van de bijlage gebruikt.

c) de operationele levensduurkosten voor de uitstoot van in tabel 2 van de bijlage opgenomen verontreinigende stoffen door een voertuig, worden berekend door de optelling van de operationele levensduurkosten voor de uitstoot van NO<sub>x</sub>, NMHC en fijne stofdeeltjes. De operationele levensduurkosten van een voertuig voor elke verontreinigende stof wordt berekend door de vermenigvuldiging van het afgelegde aantal kilometers tijdens de levensduur als bedoeld in § 3, in voorkomend geval rekening houdend met het reeds afgelegde aantal kilometers, met de emissies, in grammen per kilometer als bedoeld in § 2, en de respectieve kosten per gram. Voor de prijs worden de gemiddelde waarden opgenomen in tabel 2 van de bijlage gebruikt.

De in artikel 3 bedoelde exploitanten kunnen hogere kosten toepassen, op voorwaarde dat deze kosten de in tabel 2 van de bijlage vermelde relevante waarden, vermenigvuldigd met een factor 2, niet overschrijden.

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

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

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

**Art. 6.** Inwerkingtreding.

Dit besluit treedt in werking op de eerste dag van de maand na de bekendmaking ervan in het *Belgisch Staatsblad*.

**Art. 7.** Uitvoering.

De Minister van Mobiliteit is belast met de uitvoering van dit besluit.

Namen, 14 juli 2011.

De Minister-President,  
R. DEMOTTE

De Minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit,  
Ph. HENRY

## BIJLAGE

Gegevens voor de berekening van de operationele levensduurkosten van wegvoertuigen

Tabel 1 : energie-inhoud van motorbrandstoffen

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

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

CO <sub>2</sub>	NOX	NMHC	Fijne stofdeeltjes
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

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

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

Gezien om te worden gevoegd bij het besluit van de Waalse Regering van 14 juli 2011 tot omzetting van Richtlijn 2009/33/EG van het Europees Parlement en de Raad van 23 april 2009 inzake de bevordering van schone en energiezuinige wegvoertuigen.

Namen, 14 juli 2011.

De Minister-President,  
R. DEMOTTE

De Minister van Leefmilieu, Ruimtelijke Ordening en Mobiliteit,  
Ph. HENRY

## REGION DE BRUXELLES-CAPITALE — BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

## MINISTERE

## DE LA REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

F. 2011 — 2221

[C - 2011/31403]

**14 JUILLET 2011. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale accordant une subvention globale de 17.784.429,65 euros aux communes bruxelloises, dans le cadre de la politique bruxelloise de prévention et de proximité pour l'année 2011**

Le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale,

Vu la loi spéciale de réformes institutionnelles du 8 août 1980, notamment l'article 6, 1<sup>er</sup>, VIII, modifié par les lois spéciales des 13 juillet 2001, 25 avril 2004 et 13 septembre 2004;

Vu la loi spéciale du 12 janvier 1989 relative aux institutions bruxelloises, notamment l'article 4, modifié par les lois spéciales des 5 mai 1993, 16 juillet 1993 et 27 mars 2006;

Vu les lois du 13 mai 1999 instituant les sanctions administratives dans les communes, du 7 mai 2004 modifiant la loi du 8 avril 1965 relative à la protection de la jeunesse et du 17 juin 2004 modifiant la nouvelle loi communale;

## MINISTERIE

## VAN HET BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

N. 2011 — 2221

[C - 2011/31403]

**14 JULI 2011. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot toekenning van een algemene subsidie van 17.784.429,65 euro aan de Brusselse gemeenten, in het kader van het Brusselse preventie- en buurtbeleid voor het jaar 2011**

De Brusselse Hoofdstedelijke Regering,

Gelet op de bijzondere wet van 8 augustus 1980 tot hervorming van de instellingen, inzonderheid op artikel 6, 1, VIII, gewijzigd bij de bijzondere wetten van 13 juli 2001, 25 april 2004 en 13 september 2004;

Gelet op de bijzondere wet van 12 januari 1989 met betrekking tot de Brusselse instellingen, inzonderheid op artikel 4, gewijzigd bij de bijzondere wetten van 5 mei 1993, 16 juli 1993 en 27 maart 2006;

Gelet op de wetten van 13 mei 1999 tot invoering van de gemeentelijke administratieve sancties, van 7 mei 2004 tot wijziging van de wet van 8 april 1965 betreffende de jeugdbescherming en van 17 juni 2004 tot wijziging van de nieuwe gemeentewet;