

omschreven uitvoeringsfase op de datum van dit besluit wordt berekend, rekening houdend met de opschorting van de termijnen door het volmachtbesluit nr. 2020/001 van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 2 april 2020 betreffende de tijdelijke opschorting van de verval- en beroepstermijnen die vastgelegd zijn in de Brusselse wetgeving en reglementering of die op grond daarvan zijn ingevoerd en de besluiten van 16 april 2020 en van 14 mei 2020 die de opschorting van de termijnen voorzien in besluit 2020/001 hebben verlengd.

Art. 4. Dit besluit treedt in werking op 16 juni 2020.

Art. 5. De Minister die bevoegd is voor Territoriale Ontwikkeling, is belast met de uitvoering van dit besluit.

Brussel, 18 juni 2020.

Voor de Brusselse Hoofdstedelijke Regering:

De Minister-President van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering, bevoegd voor territoriale ontwikkeling en stadsvernieuwing, toerisme, de promotie van het imago van Brussel en biculturele zaken van gewestelijk belang,

R. VERVOORT

mise en oeuvre au sens de l'ORU à la date du présent arrêté, est calculée en tenant compte de la suspension des délais par l'arrêté n° 2020/001 du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale de pouvoirs spéciaux du 2 avril 2020 relatif à la suspension temporaire des délais de rigueur et de recours fixés dans l'ensemble de la législation et la réglementation bruxelloise ou adoptés en vertu de celle-ci et des arrêtés du 16 avril 2020 et du 14 mai 2020 ayant prolongé la suspension des délais prévue par l'arrêté n° 2020/001.

Art. 4. Le présent arrêté entre en vigueur le 16 juin 2020.

Art. 5. Le Ministre ayant le Développement territorial dans ses attributions est chargé de l'exécution du présent arrêté.

Bruxelles, le 18 juin 2020.

Pour le Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale :

Le Ministre-Président du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale, chargé du Développement territorial et de la Rénovation urbaine, du Tourisme, de la Promotion de l'Image de Bruxelles et du biculturel d'intérêt régional,

R. VERVOORT

BRUSSELS HOOFDSTEDELIJK GEWEST

[C - 2020/41727]

20 MEI 2020. — Besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering tot wijziging van het besluit van de Brusselse Hoofdstedelijke Regering van 25 januari 2018 betreffende het instellen van een lage-emissiezone. — Erratum

In het *Belgisch Staatsblad* van 28 mei 2020, akte nr. 2020/41479, moet volgende bijlage worden toegevoegd :

VERSLAG AAN DE REGERING

Artikel 5 van het besluit van 25 januari 2018 voorziet in een beperking van het toegangsrecht die alleen betrekking heeft op personenauto's (categorie M) en lichte voertuigen voor goederenvervoer (N1), met uitsluiting van met name vrachtauto's van meer dan 3,5 ton (categorieën N2 en N3).

Wat de beoogde verbetering van de luchtkwaliteit en de gezondheid van de Brusselaars betreft: "de twee voertuigcategorieën, personenauto's enerzijds en vrachtauto's van meer dan 3,5 ton anderzijds, bevinden zich in vergelijkbare situaties aangezien zij allebei verontreinigende stoffen uitstoten en ingedeeld zijn volgens de euronormen". Op grond van het beginsel van gelijkheid en niet-discriminatie moet het verschil in behandeling tussen de twee voertuigcategorieën bijgevolg objectief gerechtvaardigd en geproportioneerd zijn.

Dit verslag aan de regering vermeldt wat volgt om dit verschil in behandeling te verantwoorden.

Het wegverkeer draagt bij tot de verslechtering van de luchtkwaliteit in het BHG door de uitstoot van stikstofoxiden (NOx) en fijnstof (PM_{2,5}, PM10 en Black Carbon (BC)). Het wegverkeer is namelijk de belangrijkste bron van NO_x (69 % in 2017) en de op een na belangrijkste van fijnstof (30% van de PM_{2,5}-uitstoot in 2017).

Vrachtauto's van +3,5 t dragen bij tot de verslechtering van de luchtkwaliteit in het BHG in de volgende verhoudingen (1):

Verdeling van de emissies van het wegtransport in het BHG – 2017

	Personenwagens	Bestelwagens	Bussen	Vrachtwagens	Brommers – moto's
Categorie	M1	N1	M2 - M3	N2 - N3	L
Afgelegde km	80,6%	13,6%	1,3%	3,4%	1,1%
NOx	53,0%	18,5%	10,3%	18,0%	0,2%
PM2.5	64,0%	18,2%	5,2%	12,2%	0,4%
PM10	64,5%	18,0%	4,9%	12,2%	0,4%
BC	61,7%	20,4%	6,0%	11,8%	0,1%

Sinds 1 april 2016 zijn vrachtauto's van +3,5 t onderworpen aan het stelsel van de kilometerheffing in functie van milieucriteria ('Viapass') op het gehele wegennet van het Brussels Gewest. Deze tarifiering heeft niet enkel tot doel het aantal afgelegde kilometers te verminderen, maar verschilt ook naargelang het gewicht, de euronorm en het type weg (een hoger tarief in de stad dan op de autoweg).

REGION DE BRUXELLES-CAPITALE

[C - 2020/41727]

20 MAI 2020. — Arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale modifiant l'arrêté du Gouvernement de la Région de Bruxelles-Capitale du 25 janvier 2018 relatif à la création d'une zone de basses émissions. — Erratum

Au *Moniteur belge* du 28 mai 2020, acte n°2020/41479, il faut joindre l'annexe suivante :

RAPPORT AU GOUVERNEMENT

L'article 5 de l'arrêté du 25 janvier 2018 prévoit une restriction d'accès qui ne concerne, d'emblée, que les véhicules de transport de personnes (catégorie M) et les véhicules légers destinés au transport de marchandises (N1), à l'exclusion, notamment, des camions de plus de 3.5 tonnes (catégorie N2 et N3).

Au regard de l'objectif d'amélioration de la qualité de l'air et de la santé des Bruxellois, « les deux catégories de véhicules – les voitures, d'une part, et les camions de plus de 3.5 tonnes, d'autre part – sont dans des situations comparables, puisque les unes comme les autres émettent des polluants et sont classés selon les euronormes ». Par conséquent, en vertu du principe d'égalité et de non-discrimination, la différence de traitement entre les deux catégories de véhicules doit être objectivement justifiée et doit être proportionnée.

Le présent rapport au Gouvernement vise à préciser ce qui suit afin de motiver cette différence de traitement.

Le transport routier contribue à la détérioration de la qualité de l'air en RBC et ce par leurs émissions d'oxydes d'azote (NOx) et de particules fines (PM_{2,5}, PM10 et Black Carbon (BC)). Le transport routier est en effet la principale source d'émissions de NO_x (69% en 2017) et la deuxième source au niveau des particules fines (30 % des émissions de PM_{2,5} en 2017).

Les poids-lourds de +3,5 t participent en effet à la détérioration de la qualité de l'air en RBC et ce dans les proportions suivantes (1) :

Répartition des émissions du transport routier en RBC - 2017

	Voiture	Camionnettes	Bus	Poids lourds	Mobylettes – Motos
Catégorie	M1	N1	M2 - M3	N2 - N3	L
Km parcourus	80,6%	13,6%	1,3%	3,4%	1,1%
NOx	53,0%	18,5%	10,3%	18,0%	0,2%
PM2.5	64,0%	18,2%	5,2%	12,2%	0,4%
PM10	64,5%	18,0%	4,9%	12,2%	0,4%
BC	61,7%	20,4%	6,0%	11,8%	0,1%

Depuis le 1^{er} avril 2016, les poids-lourds de +3,5 t sont soumis au régime de la taxe kilométrique modulée en fonction de critères environnementaux (« Viapass ») sur l'ensemble du réseau routier en RBC. Cette tarification vise non seulement à réduire le nombre de kilomètres parcourus, mais évolue également en fonction du poids, de la norme Euro et du type de voirie (tarif urbain plus élevé que le tarif autoroute).

Volgens de voorbereidende werken van de Viapass-ordonnantie is het kilometerheffingsmechanisme dat ze invoert voor vrachtauto's van meer dan 3,5 ton, er met name op gericht "bij te dragen tot de verbetering van de milieuprestaties van het vervoersysteem door de luchtverontreiniging zwaarder te belasten op basis van de verontreinigende kenmerken van de voertuigen die aan de kilometerheffing onderworpen zijn."

Zo wordt de kilometerheffing opgesplitst in, enerzijds, 'infrastructuurkosten' en, anderzijds, 'externe kosten' die gebaseerd zijn op de uitstoot van verontreinigende stoffen door het betrokken voertuig. De bovengenoemde voorbereidende werken geven in dat verband het volgende aan: "De kilometerheffing als vergoeding voor externe kosten kan verschillen naargelang de euro-emissieklasse van het voertuig waarvan sprake is in artikel 9, 9°. Een hogere (milieuvriendelijkere) euro-emissieklasse komt tot uitdrukking in een lagere heffing."

Dit principe wordt vastgelegd in artikel 9, 9° van de Viapass-ordonnantie, dat de berekeningsfactoren bepaalt voor de verschuldigde toeslag op de externe kosten die varieert van 1,1 (Euro IV of hoger) tot 8,3 en 10 (Euro II en lager) naargelang de betrokken tariefzone.

Anders dan in de andere twee gewesten is dit systeem van kilometerheffing van toepassing op het volledige wegennet in het Brussels Gewest (dus niet alleen op de autowegen en gewestwegen) en is zijn doel dus specifiek gericht op de verbetering van de luchtkwaliteit in het stedelijk gebied, waar het tarief bovendien een stuk hoger ligt.

Het Viapass-systeem, zoals het in het Brussels Hoofdstedelijk Gewest wordt toegepast, is dus gebaseerd op het principe dat 'de vervuiler betaalt' en onderwerpt de toegang tot het stedelijk gebied aan een per km te betalen bedrag in functie van de euronorm. Bij hetzelfde aantal afgelegde kilometers (bijvoorbeeld 10 000 kilometer) wordt op een voertuig uit de categorie EURO IV en een voertuig uit de categorie EURO II een vergoeding toegepast van respectievelijk 1.050 en 1.990 euro.

Op die manier dragen voertuigen met een maximaal toegelaten gewicht van meer dan 3,5 ton al bij tot het bereiken van de door de LEZ beoogde doelstellingen. Na de invoering van de kilometerheffing is de vernieuwing van het wagenpark in deze voertuigcategorie bovendien sterk versneld.

De verslagen, opgesteld door de interregionale entiteit Viapass, tonen de doeltreffendheid van dit systeem aan in het streven om de betrokken wagenparken te vernieuwen:

- het aandeel van de vrachtwagens die aan de Euro 6-norm voldoen, steeg met 52 % in 2 jaar (van 43 % in het 1e halfjaar van 2017 tot 65 % in het 1e halfjaar van 2019);
- het aandeel van de vrachtwagens die aan de Euro 1- en 2-normen voldoen en van de pre-Euro-vrachtwagens daalde in België in 2 jaar met 43 % (van 3,2 % in het 1e halfjaar 2017 en tot 1,8 % in het 1e halfjaar 2019). Het aandeel van de Euro 3-vrachtwagens daalde met 50 % (van 6,3 % in het 1e halfjaar 2017 en tot 3,2 % in het 1e halfjaar 2019).

In het kader van de bepaling van de nieuwe toegangscriteria in de LEZ voor alle types voertuigen voor de periode 2025-2035, zou de regering de afwijking voor vrachtwagens in het kader van de lage-emissiezone opnieuw ter discussie kunnen stellen. Verder, zoals aangekondigd in het Brussels luik van het Nationaal Energie Klimaat Plan 5NEKP) en in het Gewestelijk mobiliteitsplan 'Good Move' zal de regering een hervorming van de verkeersfiscaliteit onderzoeken binnen de context van een voortzetting van de Lez

In dat verband voorziet artikel 18, zesde lid, van het LEZ-besluit bovendien in een mechanisme voor de opvolging van de maatregelen die het oplegt, wat getuigt van de bereidheid van de regering om eventueel wijzigingen in het systeem aan te brengen als dat nodig is om de nagestreefde doelstellingen te bereiken.

Met het oog op het voortbestaan van het LEZ-systeem (dat in de toekomst zal kunnen evolueren), is dit ontwerpbesluit er bijgevolg op gericht de afwijking voor voertuigen van +3,5 t te handhaven aangezien die voertuigen onderworpen zijn aan een maatregel die hetzelfde doel beoogt als de LEZ, namelijk de verbetering van de luchtkwaliteit door de vernieuwing van het wagenpark te stimuleren, en die gebaseerd is op het principe dat 'de vervuiler betaalt'.

Ten slotte laten we nog opmerken dat, voor de andere categorieën van motorvoertuigen:

- de kilometerheffing van toepassing is op alle voertuigen gebruikt voor het vervoer over de weg van goederen waarvan het maximaal toegestane totaalgewicht meer dan 3,5 ton bedraagt. Naast de categorieën N2 en N3, zijn dus eveneens tractors (categorie T) en andere off-road voertuigen van meer dan 3,5 t onderworpen aan een tarief gebaseerd op hun milieuprestaties;

- volgens de gegevens van Leefmilieu Brussel de uitstoot van motorrijwielen (categorie L) relatief beperkt is op gewestelijke schaal. Daarom, en wegens operationele beperkingen (slechte kwaliteit van de gegevens in functie van de euronorm in de databank van de DIV en

Les travaux préparatoires de l'ordonnance Viapass précisent que le mécanisme de prélèvement kilométrique qu'elle instaure pour les camions de plus de 3,5 tonnes poursuit notamment l'objectif de « contribuer à l'amélioration des performances écologiques du système de transport en taxant davantage la pollution de l'air sur la base des caractéristiques polluantes des véhicules soumis au prélèvement kilométrique ».

Le prélèvement kilométrique se ventile entre, d'une part, les « coûts d'infrastructures » et, d'autre part, les « coûts externes », ces derniers faisant référence à l'émission de polluants par le véhicule concerné. Comme l'indiquent les travaux préparatoires précités, « Le prélèvement kilométrique, en tant que redevance pour coûts externes, pourra varier en fonction de la classe d'émission EURO du véhicule, mentionnée à l'article 9, 9°. Une classe d'émission EURO plus haute (écologique) se traduira par un prélèvement plus bas ».

Ce principe est traduit à l'article 9, 9°, de l'ordonnance Viapass, qui fixe des facteurs de calcul pour le supplément dû aux coûts externes variant de 1,1 (EURO IV ou plus) à 8,3 et 10 (EURO II et moins) selon les zones tarifaires concernées.

À la différence des deux autres régions, ce système de taxation kilométrique est applicable sur l'ensemble du réseau de voiries en Région bruxelloise (et non sur les seules autoroutes et voiries régionales) et son objectif est donc spécifiquement orienté vers l'amélioration de la qualité de l'air en zone urbaine, où les taux applicables sont sensiblement plus élevés.

Le système Viapass, tel que déployé en Région de Bruxelles-Capitale, est donc basé sur le principe du « pollueur-payeur » et lie l'accès à la zone urbaine à un montant à payer par km en fonction de la norme Euro. En pratique, à distance égale parcourue (par exemple, 10.000 kilomètres), un véhicule relevant de la catégorie EURO 4 et un véhicule relevant de la catégorie EURO 2 se verront respectivement appliquer une redevance de 1.050 et 1.990 euros.

Ainsi, les véhicules dont la masse maximale autorisée est supérieure à 3,5 tonnes contribuent déjà à l'accomplissement des objectifs visés par la LEZ. En effet, suite à l'instauration de la taxe kilométrique, le renouvellement du parc automobile de cette catégorie de véhicules s'est fortement accéléré.

Les rapports produits par l'entité interrégionale Viapass démontrent l'efficacité de ce système dans le renouvellement de la flotte des véhicules concernés :

- la part des camions répondant à la norme EURO 6 a connu une augmentation de 52% en 2 ans (de 43% au 1^{er} semestre de 2017 à 65% au 1^{er} semestre de 2019);
- la part des camions répondant à la norme EURO 1 et 2 et les camions pré-Euro a baissé au niveau Belge de 43 % en 2 ans (de 3,2% au 1^{er} semestre de 2017 à 1,8% au 1^{er} semestre de 2019) et de 50% pour les camions EURO 3 (de 6,3% au 1^{er} semestre de 2017 à 3,2% au 1^{er} semestre de 2019).

Dans le cadre de la détermination des nouveaux jalons de la LEZ pour tout type de véhicules pour la période 2025-2035, le Gouvernement pourrait à terme remettre en cause la dérogation pour les poids lourds dans le cadre de la zone de basses émissions. De plus, comme annoncé dans le volet bruxellois du Plan National Energie Climat (PNEC) et dans le plan régional de mobilité 'Good Move', le Gouvernement étudiera une réforme de la fiscalité automobile dans le contexte d'une continuation de la LEZ.

À ce sujet, l'article 18, alinéa 6, de l'arrêté LEZ prévoit par ailleurs un mécanisme de suivi des mesures qu'il instaure, ce qui traduit la volonté du Gouvernement d'apporter, si nécessaire, les modifications adéquates au système en vue de rencontrer les objectifs poursuivis.

Afin de prévoir la pérennité du dispositif de la LEZ (qui pourra évoluer à l'avenir) ce projet de modification de l'arrêté vise donc à maintenir la dérogation pour les véhicules de +3,5 t, dès lors que ces derniers sont soumis à une mesure qui vise le même objectif que la LEZ, c'est-à-dire, l'amélioration de la qualité de l'air à travers la stimulation du renouvellement du parc, et fait application du principe du « pollueur-payeur ».

Enfin, par rapport aux autres catégories de véhicules à moteur, notons que :

- le prélèvement kilométrique est d'application à l'ensemble des véhicules utilisés pour le transport par route de marchandises, dont le poids total en charge autorisé est de plus de 3,5 tonnes. Outre les catégories N2 et N3, les tracteurs (catégories T) et autres véhicules off-roads de +3,5 sont donc également soumis au système et soumis à un tarif qui évolue en fonction de leurs prestations environnementales ;

- selon les données de Bruxelles Environnement, les émissions des deux roues motorisés (catégorie L) sont relativement faibles à l'échelle régionale. Couplé à des contraintes d'ordre opérationnel (faible qualité des données en fonction de la norme Euro dans la base de données de

positionering van de ANPR-camera's) heeft de regering ook de afwijking voor deze categorie gehandhaafd. In het kader van de evaluaties voorzien in artikel 18, lid 6 van het besluit, zal het aandeel van deze categorie in de uitstoot worden gemonitord.

Nota

(1) Bron: Leefmilieu Brussel, Emissie-inventaris - 2017 <https://leefmilieu.brussels/themas/lucht-klimaat/luchtkwaliteit/de-uitstoot-van-verontreinigende-stoffen-die-de-luchtkwaliteit>

la DIV et positionnement des caméras ANPR), le Gouvernement a également maintenu la dérogation pour cette catégorie. Dans le cadre des évaluations réalisées en exécution de l'article 18, alinéa 6 de l'arrêté, la contribution des deux-roues motorisés aux émissions sera suivie.

Note

(1) Source: Bruxelles Environnement, inventaires des émissions - année 2017 <https://environnement.brussels/thematiques/air-climat/qualite-de-lair/les-emissions-de-polluants-qui-affectent-la-qualite-de-lair>

**GEMEENSCHAPPELIJKE GEMEENSCHAPSCOMMISSIE
VAN BRUSSEL-HOOFDSTAD**

[C - 2020/10408]

10 JUNI 2020. — Bijzonderemachtenbesluit nr. 2020/007 van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie betreffende het toekennen van een tijdelijke opdracht aan de bicommunautaire Dienst voor Gezondheid, Bijstand aan Personen en Gezinsbijslag in het kader van de COVID-19 gezondheids-crisis

**VERSLAG AAN DE VERENIGDE VERGADERING
VAN DE GEMEENSCHAPPELIJKE GEMEENSCHAPSCOMMISSIE**

Het bijzonderemachtenbesluit nr. 2020/007 beantwoordt aan een behoefte naar een efficiënt beheer van de COVID-19 gezondheids-crisis. Het bijzonderemachtenbesluit wijzigt de ordonnantie van 23 maart 2017 houdende de oprichting van de bicommunautaire Dienst voor Gezondheid, Bijstand aan Personen en Gezinsbijslag op het volgende punt:

In het kader van het preventiebeleid van de GGC en gedurende de gezondheids-crisis, is Iriscare belast met de opdracht om beschermend materiaal aan te kopen. Iriscare kan eveneens de voor de uitoefening van deze opdracht nodige activiteiten uitoefenen.

Onder "beschermend materiaal" moet worden verstaan chirurgische maskers, FFP2 en FFP3 maskers, nitril handschoenen, wegwerpbare en herbruikbare schorten, overschoenen en haarnetjes, gezichtsschermen, stoffen maskers, handgel.

Onder "activiteiten die nodig zijn voor de uitoefening van deze opdracht" moet met name worden verstaan het zoeken van leveranciers, het opmaken van een bestelbon, het vastleggen van de benodigde kredieten, de ontvangst van de levering, het testen van het geleverde materiaal, vooral chirurgische en FFP2 maskers, het behandelen van de aanvragen van de begunstigden, het beslissen over de aanvraag, de verdeling zelf of via federaties of via gemeenten - op het Brussels grondgebied, deelname aan de regionale werkgroep, aan de interfederaale werkgroep, ...

Als aanbestedende overheid in de zin van de wet van 17 juni 2016 inzake de overheidsopdrachten kan Iriscare, in het kader van deze tijdelijke opdracht en conform de artikelen 47 en 48 van deze wet, gebruik maken van of deelnemen aan door andere overheden geplaatste overheidsopdrachten.

De toepassing van het bijzonderemachtenbesluit is beperkt in de tijd, overeenkomstig overweging 5.2.4. van het advies 67.142/AV van 25 maart 2020 van de Raad van State. Het besluit zal buiten werking treden op 31 december 2020, datum die werd gekozen in het licht van een eventuele tweede golf van de pandemie in het najaar van 2020.

Het bijzonderemachtenbesluit heeft een retroactieve werking aangezien Iriscare reeds openbare aanbestedingen heeft gelanceerd bij hoogdringendheid in het licht van de pandemie.

10 JUNI 2020. — Bijzonderemachtenbesluit nr. 2020/007 van het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie betreffende het toekennen van een tijdelijke opdracht aan de bicommunautaire Dienst voor Gezondheid, Bijstand aan Personen en Gezinsbijslag in het kader van de COVID-19 gezondheids-crisis

Het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie,

Gelet op de ordonnantie van 19 maart 2020 om bijzondere machten toe te kennen aan het Verenigd College van de Gemeenschappelijke Gemeenschapscommissie in het kader van de gezondheids-crisis COVID-19, artikel 2;

Gelet op de ordonnantie van 23 maart 2017 houdende de oprichting van de bicommunautaire Dienst voor Gezondheid, Bijstand aan Personen en Gezinsbijslag, in het bijzonder artikel 4 en artikel 7;

**COMMISSION COMMUNAUTAIRE COMMUNE
DE BRUXELLES-CAPITALE**

[C - 2020/10408]

10 JUNI 2020. — Arrêté de pouvoirs spéciaux n° 2020/007 du Collège réuni de la Commission communautaire commune relatif à l'octroi d'une mission temporaire à l'Office bicommunautaire pour la Santé, l'Aide aux personnes et les Prestations familiales dans le cadre de la crise sanitaire du COVID-19

**RAPPORT À L'ASSEMBLÉE RÉUNIE
DE LA COMMISSION COMMUNAUTAIRE COMMUNE**

L'adoption de l'arrêté de pouvoirs spéciaux n° 2020/007 répond à un souci d'efficacité dans la gestion de la crise du COVID-19. À cet égard, l'arrêté de pouvoirs spéciaux modifie l'ordonnance du 23 mars 2017 portant création de l'Office bicommunautaire de la santé, de l'aide aux personnes et des prestations familiales sur le point suivant :

Dans le cadre de la politique de prévention de la COCOM, et durant la crise sanitaire, Iriscare est investi de la mission d'acheter du matériel de protection. Iriscare peut également exercer les activités nécessaires à l'accomplissement de cette mission.

Par "matériel de protection", il faut entendre les masques chirurgicaux, les masques FFP2 et FFP3, les gants nitrile, les tabliers jetables et réutilisables, les surchaussures et les filets à cheveux, les visières, les masques en tissu, le gel pour les mains.

Par "activités nécessaires à l'exercice de cette mission", il faut entendre notamment la recherche de fournisseurs, l'établissement d'un bon de commande, l'engagement des crédits nécessaires, la réception de la livraison, le test du matériel fourni, notamment des masques chirurgicaux et FFP2, le traitement des demandes des bénéficiaires, la prise de décision sur ces demandes, la distribution du matériel - en propre ou par l'intermédiaire des fédérations ou des communes - sur le territoire bruxellois, la participation au groupe de travail régional et au groupe de travail inter-fédéral, etc.

En tant que pouvoir adjudicateur au sens de la loi du 17 juin 2016 relative aux marchés publics, Iriscare peut, dans le cadre de cette mission temporaire, et conformément aux articles 47 et 48 de cette même loi, utiliser ou participer à des marchés publics passés par d'autres autorités.

L'application de l'arrêté de pouvoirs spéciaux est limitée dans le temps, conformément au considérant 5.2.4. de l'avis 67.142/AG du Conseil d'Etat du 25 mars 2020. L'arrêté cessera d'être en vigueur le 31 décembre 2020, date choisie à la lumière d'une éventuelle deuxième vague de la pandémie au cours de l'automne 2020.

L'arrêté de pouvoirs spéciaux produit ses effets rétroactivement, cela pour couvrir des marchés publics qu'Iriscare a déjà lancés en urgence pour faire face à la pandémie.

10 JUNI 2020. — Arrêté de pouvoirs spéciaux n° 2020/007 du Collège réuni de la Commission communautaire commune relatif à l'octroi d'une mission temporaire à l'Office bicommunautaire pour la Santé, l'Aide aux personnes et les Prestations familiales dans le cadre de la crise sanitaire du COVID-19

Le Collège réuni de la Commission communautaire commune,

Vu l'ordonnance du 19 mars 2020 visant à octroyer des pouvoirs spéciaux au Collège réuni de la Commission communautaire commune dans le cadre de la crise sanitaire du COVID-19, article 2;

Vu l'ordonnance du 23 mars 2017 portant création de l'Office bicommunautaire de la santé, de l'aide aux personnes et des prestations familiales, notamment les articles 4 et 7;