



Informations de base	
2017/0291(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions Modification Directive 2009/33/EU 2005/0283(COD) Subject 2.10.02 Marchés publics 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.70.02 Pollution atmosphérique, pollution automobile	




Acteurs principaux				
Parlement européen	Commission au fond		Rapporteur(e)	Date de nomination
	ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire		GRZYB Andrzej (PPE)	16/01/2018
			Rapporteur(e) fictif/fictive DANCE Seb (S&D) MATTHEWS Rupert (ECR) HUITEMA Jan (ALDE) KONENÁ Kateina (GUE/NGL) TAYLOR Keith (Verts/ALE) EVI Eleonora (EFDD) MÉLIN Joëlle (ENF)	
	Commission pour avis		Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	ITRE Industrie, recherche et énergie		TURMES Claude (Verts/ALE)	29/01/2018
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs		La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
	TRAN Transports et tourisme		DELI Andor (PPE)	22/01/2018
	Commission pour avis sur la base juridique		Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination

	JURI Affaires juridiques	LEBRETON Gilles (ENF)	27/02/2019
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunions	Date
	Emploi, politique sociale, santé et consommateurs	3698	2019-06-13
	Transports, télécommunications et énergie	3623	2018-06-07
	Transports, télécommunications et énergie	3658	2018-12-03
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Mobilité et transports	BULC Violeta	
Comité économique et social européen			
Comité européen des régions			

Evénements clés			
Date	Evénement	Référence	Résumé
08/11/2017	Publication de la proposition législative	COM(2017)0653 	Résumé
29/11/2017	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
07/06/2018	Débat au Conseil		
10/10/2018	Vote en commission, 1ère lecture		
15/10/2018	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A8-0321/2018	Résumé
25/10/2018	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0424/2018	Résumé
25/10/2018	Résultat du vote au parlement		
25/10/2018	Dossier renvoyé à la commission compétente aux fins de négociations interinstitutionnelles		
03/12/2018	Débat au Conseil		
27/02/2019	Approbation en commission du texte adopté en négociations interinstitutionnelles de la 1ère lecture	PE636.131 GEDA/A/(2019)001650	
17/04/2019	Débat en plénière	CRE link	
18/04/2019	Décision du Parlement, 1ère lecture	T8-0427/2019	Résumé
18/04/2019	Résultat du vote au parlement		
13/06/2019	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
20/06/2019	Signature de l'acte final		
20/06/2019	Fin de la procédure au Parlement		
12/07/2019	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques	
Référence de la procédure	2017/0291(COD)

Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
	Modification Directive 2009/33/EU 2005/0283(COD)
Base juridique	Règlement du Parlement EP 61 Traité sur le fonctionnement de l'UE TFEU 192-p1
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission	ENVI/8/11619

Portail de documentation				
Parlement Européen				
Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE620.815	13/04/2018	
Amendements déposés en commission		PE622.186	29/05/2018	
Amendements déposés en commission		PE622.270	07/06/2018	
Avis de la commission	TRAN	PE618.318	11/07/2018	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A8-0321/2018	15/10/2018	Résumé
Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture /lecture unique		T8-0424/2018	25/10/2018	Résumé
Texte convenu lors de négociations interinstitutionnelles		PE636.131	20/02/2019	
Avis spécifique	JURI	PE636.307	07/03/2019	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T8-0427/2019	18/04/2019	Résumé
Conseil de l'Union				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Lettre de la Coreper confirmant l'accord interinstitutionnel		GEDA/A/(2019)001650	20/02/2019	
Projet d'acte final		00057/2019/LEX	20/06/2019	
Commission Européenne				
Type de document		Référence	Date	Résumé
Document de base législatif		COM(2017)0653	08/11/2017	Résumé
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0366	09/11/2017	
Document annexé à la procédure		SWD(2017)0367	09/11/2017	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2019)440	08/08/2019	
Parlements nationaux				

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2017)0653	22/01/2018	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2017)0653	23/02/2018	
Contribution	CZ_CHAMBER	COM(2017)0653	27/02/2018	
Contribution	AT_BUNDESRAT	COM(2017)0653	02/05/2018	
Contribution	FR_ASSEMBLY	COM(2017)0653	28/06/2018	

Autres Institutions et organes

Institution/organe	Type de document	Référence	Date	Résumé
CofR	Comité des régions: avis	CDR6151/2017	05/07/2018	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Service de recherche du PE	Briefing	

Acte final

Directive 2019/1161
JO L 188 12.07.2019, p. 0116

Résumé

Promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions

2017/0291(COD) - 15/10/2018 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport d'Andrzej GRZYB (PPE, PL) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Titre et champ d'application: la directive 2009/33/UE concernerait la promotion de véhicules de transport routier propres dans les marchés publics à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions.

La directive s'appliquerait aux **contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-achat ou encore de post-équipement** de véhicules de transport routier utilisés dans les services publics conclus après son entrée en vigueur y compris par les institutions, agences et organes de l'Union.

Exemptions: les États membres pourraient exempter des exigences prévues par la directive les contrats d'achat, de location, de location, de location-vente ou de post-équipement de véhicules qui ne sont pas soumis à la réception par type ou à la réception individuelle sur leur territoire.

Objectifs minimaux en matière d'achats: les États membres devraient veiller à ce que l'achat, la location, la location ou la location-vente ou le post-équipement de véhicules de transport routier utilisés dans les services publics, ainsi que les marchés publics de services de transport public de voyageurs par route et par rail et les marchés publics de services respectent les objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules utilitaires légers et lourds définis à l'annexe de la directive proposée et incluent des dispositions contractuelles pour garantir la réelle utilisation des carburants de substitution.

Aux fins du calcul des objectifs minimaux en matière de marchés publics, la date du marché public prise en compte serait la **date de l'achèvement de la procédure** de passation du marché public du fait de la signature du contrat.

Les objectifs minimaux en matière de marchés publics seraient calculés en faisant la moyenne de tous les contrats signés **entre le jour suivant la date de transposition de la directive et le 31 décembre 2024** et, pour la deuxième période de référence, **entre le 1^{er} janvier 2025 et le 31 décembre 2029**. Si les nouveaux objectifs pour la période de référence qui débutera le 1^{er} janvier 2030 ne sont pas adoptés en temps voulu, les objectifs fixés pour 2030 continueraient de s'appliquer.

Les États membres devraient veiller à ce que le **coût** du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés dans la directive ne soit pas répercuté sur les collectivités locales et que des ressources financières suffisantes soient mises à la disposition des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices.

Ressources financières: les députés ont suggéré que les États membres mettent à disposition des **instruments de financement suffisants** pour la passation de marchés publics pour les véhicules propres et l'installation sur leur territoire des infrastructures connexes. La mise à disposition des fonds serait précédée d'une évaluation approfondie des besoins financiers des autorités publiques et des entités adjudicatrices liés aux objectifs en matière de marchés publics fixés au niveau national.

Pour sa part, l'Union devrait mettre à disposition des **instruments de financement supplémentaires** afin d'encourager l'utilisation de véhicules propres ainsi que l'installation des infrastructures connexes dans les États membres.

Plan d'action sur les carburants de substitution pour les transports publics: d'ici au 31 décembre 2020, la Commission européenne devrait présenter un plan d'action visant à accélérer l'installation d'infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les véhicules utilitaires lourds détenus par des entreprises de transport dans leurs propres dépôts et zones de maintenance ainsi que dans l'espace public.

Ce plan d'action comprendrait des informations sur les instruments de financement de l'Union disponibles et exposerait clairement les procédures et les modalités de ce soutien, y compris au regard des règles européennes en vigueur en matière d'aides d'État. Le rapport devrait également contenir une évaluation des modalités d'une éventuelle révision des instruments de financement de l'Union en vue d'accorder en priorité aux entreprises de transport public de toutes tailles des financements destinés au remplacement de leurs véhicules.

Marchés publics transfrontières et communs: afin de faciliter la réalisation des objectifs fixés dans la directive, la Commission devrait créer une **plate-forme de l'Union** pour l'acquisition transfrontalière et conjointe de véhicules de transport routier à faibles émissions et économes en énergie. Les pouvoirs adjudicateurs, les entités et les opérateurs pourraient participer à cette plate-forme pour l'acquisition conjointe de véhicules.

Obligations renforcées en matière d'établissement de rapports: les rapports sur les marchés publics au titre de la directive modifiée devraient fournir une vue d'ensemble claire du marché afin de permettre un suivi efficace de la mise en œuvre. Les États membres devraient soumettre à la Commission un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive au plus tard le 18 avril 2026, puis tous les trois ans. Au plus tard le 18 avril 2027, la Commission réexaminerait la directive 2009/33/CE et toute autre législation pertinente relative aux carburants de substitution, en tenant compte des émissions de CO₂ du cycle de vie et des émissions de CO₂ du puits aux roues des véhicules.

Les députés ont également rappelé la nécessité de **protéger les constructeurs européens de la concurrence déloyale des pays tiers** dans lesquels ils n'ont pas accès aux marchés publics pour l'achat, le crédit-bail, la location ou la location-vente de véhicules de transport routier. Par conséquent, la Commission devrait analyser les pratiques de concurrence déloyale dans les pays tiers et prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection de l'industrie européenne.

Promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions

2017/0291(COD) - 08/11/2017 - Document de base législatif

OBJECTIF: promouvoir les véhicules propres et économes en énergie dans les marchés publics.

ACTE PROPOSÉ: Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: la [directive 2009/33/CE](#) relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (la directive «véhicules propres») prévoit l'obligation de tenir compte, dans les marchés publics pour les véhicules de transport routier, des incidences énergétiques et environnementales de ces véhicules pendant toute leur durée de vie.

Une évaluation ex post réalisée en 2015 a montré que la directive comportait **de sérieuses lacunes** (ex : champ d'application trop restreint, absence d'une définition, imprécision ou extrême complexité des dispositions relatives à l'achat de véhicules). Jusqu'à présent, les organismes publics n'ont acheté que de faibles volumes de véhicules propres.

Les marchés publics peuvent insuffler une dynamique de demande forte dans le domaine des véhicules propres. C'est pourquoi la Commission présente **une nouvelle initiative en vue d'accroître la pénétration des véhicules propres sur le marché dans le cadre de marchés publics**. Actuellement, ce taux de pénétration est très faible: en 2017, les véhicules électriques à batterie représentaient **moins de 1%** des immatriculations de véhicules neufs dans 16 États membres et moins de 0,5% dans 10 États membres.

La proposition s'inscrit dans le prolongement de la [stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions](#) de la Commission, adoptée en juillet 2016. Cette stratégie confirme que, pour satisfaire aux engagements pris par l'UE lors de la COP21 qui s'est tenue à Paris en 2015, la décarbonation du secteur des transports doit être accélérée.

ANALYSE D'IMPACT: l'option privilégiée consiste dans l'introduction d'une définition des véhicules propres basée sur des seuils d'émissions et la fixation d'un objectif minimal en matière de marchés publics pour les véhicules utilitaires légers, en combinaison avec une définition basée sur les carburants de substitution et la fixation d'objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules utilitaires lourds.

CONTENU: la Commission propose de **réviser la directive «véhicules propres»** de façon à garantir que la directive couvre toutes les pratiques pertinentes en matière de **marchés publics**, à ce qu'elle prévoie des signaux de marché clairs et à long terme et à ce que ses dispositions soient simplifiées et efficaces.

La proposition se limite à la mise en place d'un cadre politique commun prévoyant des exigences minimales pour la passation de marchés relatifs à des véhicules propres, tout en laissant aux États membres une certaine latitude en termes de mise en œuvre, y compris dans le choix de la technologie.

Concrètement, la révision proposée:

- **élargit le champ d'application de la directive** à des formes de marchés publics autres que l'achat, à savoir le crédit-bail, la location ou la location-vente de véhicules, et aux contrats de service public dans le domaine des services de transport routier public, des services spécialisés de transport routier de passagers, du transport non régulier de passagers et de la location d'autobus et d'autocars avec chauffeur;
- **introduit une définition des véhicules utilitaires légers propres** basée sur un seuil d'émissions combinées de CO₂ et de polluants atmosphériques;
- **fixe, en matière de marchés publics relatifs aux véhicules propres, des objectifs minimaux** différenciés par État membre et segmentés par catégorie de véhicules en fonction à la fois des seuils d'émissions de CO₂ et de polluants atmosphériques (véhicules utilitaires légers) et de l'utilisation de carburants alternatifs (véhicules utilitaires lourds), figurant dans l'annexe et applicables à partir des dates qui y sont mentionnées;
- **introduit un cadre pour la présentation de rapports et le suivi**: un premier rapport intermédiaire devrait être présenté en 2023, suivi d'un rapport complet en 2026 sur la mise en œuvre des objectifs fixés pour 2025, puis d'un nouveau rapport tous les trois ans.

ACTES DÉLÉGUÉS: la Commission pourrait adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue **d'actualiser les dispositions relatives aux normes d'émission de CO₂ des véhicules utilitaires lourds** lorsque les normes de performance en matière d'émissions de CO₂ de ces véhicules seront en vigueur au niveau de l'Union.

Promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions

2017/0291(COD) - 25/10/2018 - Texte adopté du Parlement, vote partiel en 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 400 voix pour, 75 contre et 112 abstentions, des **amendements** la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

La question a été renvoyée à la commission compétente pour négociations interinstitutionnelles.

Les principaux amendements à la proposition de la Commission adoptés en plénière concernent les points suivants:

Champ d'application: la directive 2009/33/UE modifiée concernerait la promotion de véhicules de transport routier propres dans les marchés publics à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions. Elle s'appliquerait aux **contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-achat ou encore de post-équipement** de véhicules de transport routier utilisés dans les services publics conclus après son entrée en vigueur, y compris par les institutions, agences et organes de l'Union.

Objectifs minimaux en matière d'achats: les États membres devraient veiller à ce que l'achat, la location, la location ou la location-vente ou le post-équipement de véhicules de transport routier utilisés dans les services publics, ainsi que les marchés publics de services de transport public de voyageurs par route et par rail et les marchés publics de services respectent les objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules utilitaires légers et lourds définis à l'annexe de la directive proposée.

Aux fins du calcul des objectifs minimaux en matière de marchés publics, la date du marché public prise en compte serait la **date de l'achèvement de la procédure** de passation du marché public du fait de la signature du contrat.

Les objectifs minimaux en matière de marchés publics seraient calculés en faisant la moyenne de tous les contrats signés **entre le jour suivant la date de transposition de la directive et le 31 décembre 2024** et, pour la deuxième période de référence, **entre le 1^{er} janvier 2025 et le 31 décembre 2029**. Si les nouveaux objectifs pour la période de référence qui débutera le 1^{er} janvier 2030 ne sont pas adoptés en temps voulu, les objectifs fixés pour 2030 continueraient de s'appliquer.

Pour atteindre les objectifs en matière de marchés publics, les entités adjudicatrices devraient se fonder, pour attribuer les marchés, sur **l'offre économiquement la plus avantageuse**. Les États membres devraient veiller à ce que le **coût** de mise en conformité avec les objectifs minimaux en matière de marchés publics ne soient pas supportés en fin de compte par les autorités locales et à ce que des ressources financières suffisantes soient mises à la disposition des pouvoirs adjudicateurs.

Ressources financières: le Parlement a suggéré que les États membres mettent à disposition des **instruments de financement suffisants** pour la passation de marchés publics pour les véhicules propres et l'installation sur leur territoire des infrastructures connexes. La mise à disposition des fonds serait précédée d'une évaluation approfondie des besoins financiers des autorités publiques et des entités adjudicatrices liés aux objectifs en matière de marchés publics fixés au niveau national.

Pour sa part, l'Union devrait mettre à disposition des **instruments de financement supplémentaires** afin d'encourager l'utilisation de véhicules propres ainsi que l'installation des infrastructures connexes dans les États membres.

Plan d'action sur les carburants de substitution pour les transports publics: d'ici au 31 décembre 2020, la Commission européenne devrait présenter un plan d'action visant à accélérer l'installation d'infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les véhicules utilitaires lourds détenus par des entreprises de transport dans leurs propres dépôts et zones de maintenance ainsi que dans l'espace public.

Ce plan d'action comprendrait des informations sur les instruments de financement de l'Union disponibles et exposerait clairement les procédures et les modalités de ce soutien, y compris au regard des règles européennes en vigueur en matière d'aides d'État.

Le rapport devrait également contenir une évaluation des modalités d'une éventuelle révision des instruments de financement de l'Union en vue d'accorder en priorité aux entreprises de transport public de toutes tailles des financements destinés au remplacement de leurs véhicules.

Marchés publics transfrontières et communs: afin de faciliter la réalisation des objectifs fixés dans la directive, la Commission devrait créer une **plate-forme de l'Union** pour l'acquisition transfrontalière et conjointe de véhicules de transport routier à faibles émissions et économes en énergie. Les pouvoirs adjudicateurs, les entités et les opérateurs pourraient participer à cette plate-forme pour l'acquisition conjointe de véhicules.

Obligations renforcées en matière d'établissement de rapports: les rapports à présenter au titre de la présente directive modifiée concernant les marchés publics devraient produire une vue d'ensemble claire permettant un suivi efficace de la mise en œuvre. Un rapport préliminaire devrait tout d'abord être présenté par les États membres à la Commission en **2023**, suivi d'un premier **rapport complet en 2026** sur la mise en œuvre des objectifs minimaux, puis d'un nouveau rapport tous les trois ans.

Le 18 avril 2027 au plus tard, la Commission devrait réviser la directive 2009/33/CE et tout autre acte législatif pertinent en matière de carburants de substitution, en tenant compte des émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie et des émissions de CO₂ «du puits à la roue» des véhicules. Elle devrait également évaluer la nécessité de réviser la législation pertinente au regard de l'utilisation de pneumatiques de catégorie supérieure et rechapés et, le cas échéant, de présenter une proposition législative.

Protéger les constructeurs européens: les députés ont rappelé la nécessité de protéger les constructeurs européens de la **concurrence déloyale des pays tiers** dans lesquels ils n'ont pas accès aux marchés publics pour l'achat, le crédit-bail, la location ou la location-vente de véhicules de transport routier. Par conséquent, la Commission devrait analyser les pratiques de concurrence déloyale dans les pays tiers et prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection de l'industrie européenne.

Promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions

2017/0291(COD) - 12/07/2019 - Acte final

OBJECTIF : promouvoir le marché de véhicules à émission nulle et à faibles émissions en encourageant leur utilisation dans le cadre des marchés publics.

ACTE LÉGISLATIF : Directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

CONTENU : la présente directive modifiant la [directive 2009/33/CE](#) oblige les États membres à veiller à ce que les pouvoirs adjudicateurs tiennent compte, lors de l'obtention par voie de marchés publics de certains véhicules de transport routier, des incidences énergétiques et environnementales qu'ont ces véhicules tout au long de leur cycle de vie, y compris la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ et de certains polluants.

L'objectif est de promouvoir et de stimuler le marché des véhicules propres et économes en énergie et d'augmenter la contribution du secteur des transports aux politiques menées par l'Union dans les domaines de l'environnement, du climat et de l'énergie.

Champ d'application étendu et nouvelles définitions

La directive 2009/33/CE telle que modifiée s'appliquera désormais aux contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-vente de véhicules de transport routier ainsi qu'aux contrats de service public ayant pour objet la fourniture de services de transport routier de voyageurs au-delà d'un seuil à définir par les États membres. Elle ne s'appliquera qu'aux contrats pour lesquels l'avis d'appel à la concurrence a été envoyé après le 2 août 2021.

Les nouvelles règles s'appliqueront en outre à un éventail plus large de services, notamment les services de transport routier public, les services spécialisés de transport routier de passagers, les services d'enlèvement des déchets et les services de distribution de courrier et de colis.

Une nouvelle définition du concept de «véhicule propre» est introduite. La définition d'un véhicule utilitaire léger propre se fonde sur les normes d'émissions de CO₂. La définition d'un véhicule utilitaire lourd propre se fonde sur l'utilisation de carburants de substitution.

Objectifs minimaux en matière de marchés publics

La directive fixe des objectifs minimaux en matière de marchés publics applicables aux véhicules utilitaires légers, aux poids lourds et aux autobus pour 2025 et pour 2030.

Les objectifs sont exprimés en pourcentages minimaux de véhicules propres dans le nombre total de véhicules de transport routier couverts par la somme de tous les contrats de marchés publics et de service public attribués entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025 pour la première période de référence, et entre le 1^{er} janvier 2026 et le 31 décembre 2030 pour la deuxième période de référence.

Pour les véhicules utilitaires légers propres, les objectifs minimaux varieront de 17,6% à 38,5% selon les États membres. Pour les camions, ils varieront de 6% à 10% (pour la première période de référence) et de 7% à 15% (pour la deuxième période de référence). Pour les autobus, les objectifs varieront de 24% à 45% (pour la première période de référence) et de 33% à 65% (pour la deuxième période de référence).

Rapports et réexamen

Les États membres devront présenter à la Commission un rapport sur la mise en œuvre de ces règles tous les trois ans, le premier rapport devant être présenté au plus tard le 18 avril 2026.

Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission réexaminera la mise en œuvre de la directive et, le cas échéant, présentera une proposition législative de modification pour la période postérieure à 2030, y compris aux fins de la fixation de nouveaux objectifs et de l'intégration d'autres catégories de véhicules, comme les véhicules à deux ou à trois roues.

ENTRÉE EN VIGUEUR : à partir du 1.8.2019.

TRANSPOSITION : au plus tard le 2.8.2021.

Promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions

2017/0291(COD) - 18/04/2019 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 458 voix pour, 107 contre et 15 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

La position du Parlement européen arrêtée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire a modifié la proposition de la Commission comme suit :

Objectifs

En vertu du projet de directive amendé, les États membres devraient veiller à ce que les pouvoirs adjudicateurs tiennent compte, lors de l'obtention par voie de marchés publics de certains véhicules de transport routier, des incidences énergétiques et environnementales qu'ont ces véhicules tout au long de leur cycle de vie, y compris la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ et de certains polluants.

L'objectif serait de promouvoir et de stimuler le marché des véhicules de transport routier propres et économes en énergie et d'augmenter la contribution du secteur des transports aux politiques menées par l'Union dans les domaines de l'environnement, du climat et de l'énergie.

La directive s'appliquerait aux contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-vente de véhicules de transport routier ainsi qu'aux contrats de service public ayant pour objet la fourniture de services de transport routier de voyageurs au-delà d'un seuil à définir par les États membres. Elle ne s'appliquerait qu'aux contrats pour lesquels l'avis d'appel à la concurrence a été envoyé deux ans après la date d'entrée en vigueur de la directive modificative.

Objectifs minimaux en matière d'achats

Les États membres devraient veiller à ce que l'obtention par voie de marchés publics de véhicules réponde aux objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés dans le tableau 3 de l'annexe de la directive pour les véhicules utilitaires légers propres et dans le tableau 4 de l'annexe pour les véhicules utilitaires lourds propres.

Ces objectifs seraient exprimés en pourcentages minimaux de véhicules propres dans le nombre total de véhicules de transport routier couverts par la somme de tous les contrats attribués entre la période commençant deux ans après la date d'entrée en vigueur de la directive modificative et le 31 décembre 2025 pour la première période de référence, et entre le 1^{er} janvier 2026 et le 31 décembre 2030 pour la deuxième période de référence.

Pour les véhicules utilitaires légers propres, les objectifs minimaux varieraient de 17,6% à 38,5 % selon les États membres. Pour les véhicules lourds, les objectifs minimaux varieraient de 24% à 45% (pour la première période de référence) et de 33% à 65% (pour la deuxième période de référence).

Pour le calcul des objectifs minimaux en matière de marchés publics, la date du marché public à prendre en compte serait la date de l'achèvement de la procédure de passation du marché public du fait de l'attribution du contrat.

La Commission devrait faciliter les échanges entre États membres de connaissances et des meilleures pratiques en ce qui concerne la promotion de l'obtention par voie de marchés publics de véhicules propres et économes en énergie par les pouvoirs adjudicateurs.

Rapports et réexamen

Au plus tard trois ans après la date d'entrée en vigueur de la directive, les États membres devraient informer la Commission des mesures prises pour mettre en œuvre la directive et des intentions des États

membres en ce qui concerne les futures activités de mise en œuvre, et notamment du calendrier et de la répartition possible des efforts entre les différents niveaux de gouvernance, ainsi que de toute autre information que l'État membre juge pertinente.

Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission réexaminerait la mise en œuvre de la directive et, le cas échéant, présenterait une proposition législative de modification pour la période postérieure à 2030, y compris pour fixer de nouveaux objectifs et de l'intégration d'autres catégories de véhicules, comme les véhicules à deux ou à trois roues.