



Procedure file

Informations de base	
COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	2005/0283(COD) Procédure terminée
Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie Modification 2017/0291(COD)	
Sujet 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.40.03 Industrie automobile, cycle et motocycle, véhicules utilitaires et agricoles 3.60.08 Efficacité énergétique 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	PSE JØRGENSEN Dan	29/01/2008
	Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
	TRAN Transports et tourisme	PSE ICĂU Silvia-Adriana	13/02/2008
	IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	PPE-DE SCHWAB Andreas	06/05/2008
	ITRE Industrie, recherche et énergie	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
Conseil de l'Union européenne	Formation du Conseil	Réunion	Date
	Transports, télécommunications et énergie	2935	30/03/2009
	Transports, télécommunications et énergie	2877	12/06/2008
	Transports, télécommunications et énergie	2721	27/03/2006
Commission européenne	DG de la Commission	Commissaire	
	Energie et transports	TAJANI Antonio	

Evénements clés			
20/12/2005	Publication de la proposition législative initiale	COM(2005)0634	Résumé
16/02/2006	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
27/03/2006	Débat au Conseil	2721	Résumé
21/06/2006	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
29/06/2006	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0232/2006	
18/12/2007	Publication de la proposition législative	COM(2007)0817	Résumé

19/12/2007	Renvoi du rapport à la commission		
12/06/2008	Débat au Conseil	2877	Résumé
24/06/2008	Vote en commission, 1ère lecture		Résumé
03/07/2008	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A6-0291/2008	
21/10/2008	Débat en plénière		
22/10/2008	Résultat du vote au parlement		
22/10/2008	Décision du Parlement, 1ère lecture	T6-0509/2008	Résumé
30/03/2009	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
22/04/2009	Fin de la procédure au Parlement		
23/04/2009	Signature de l'acte final		
15/05/2009	Publication de l'acte final au Journal officiel		

Informations techniques

Référence de procédure	2005/0283(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Législation
Instrument législatif	Directive
	Modification 2017/0291(COD)
Base juridique	Traité CE (après Amsterdam) EC 175-p1
Etape de la procédure	Procédure terminée
Dossier de la commission parlementaire	ENVI/6/58455

Portail de documentation

Proposition législative initiale		COM(2005)0634	21/12/2005	EC	Résumé
Document annexé à la procédure		SEC(2005)1588	21/12/2005	EC	
Projet de rapport de la commission		PE371.910	10/04/2006	EP	
Comité économique et social: avis, rapport		CES0735/2006	17/05/2006	ESC	
Amendements déposés en commission		PE374.170	19/05/2006	EP	
Avis de la commission	ITRE	PE371.875	31/05/2006	EP	
Comité des régions: avis		CDR0048/2006	14/06/2006	CofR	
Avis de la commission	TRAN	PE369.920	19/06/2006	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0232/2006	29/06/2006	EP	
Document de base législatif		COM(2007)0817	19/12/2007	EC	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE405.923	06/05/2008	EP	

Avis de la commission	TRAN	PE404.574	04/06/2008	EP	
Amendements déposés en commission		PE407.696	04/06/2008	EP	
Avis de la commission	IMCO	PE407.672	17/06/2008	EP	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A6-0291/2008	03/07/2008	EP	
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T6-0509/2008	22/10/2008	EP	Résumé
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière		SP(2008)6664	12/11/2008	EC	
Projet d'acte final		03711/2008/LEX	23/04/2009	CSL	
Document de suivi		COM(2013)0214	18/04/2013	EC	Résumé

Informations complémentaires

Parlements nationaux	IPEX
Commission européenne	EUR-Lex

Acte final

[Directive 2009/33](#)
[JO L 120 15.05.2009, p. 0005](#) Résumé

Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

OBJECTIF : réduire les émissions de polluants du secteur du transport et de contribuer à la création d'un marché pour les véhicules propres.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTENU : face à la croissance constante du secteur des transports et ses effets corollaires en termes de pollution et de dépendance à l'égard du pétrole, la Commission souligne la nécessité de développer un marché de "véhicules propres". Dans l'Union européenne, le transport routier représente environ un quart de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂. Le potentiel de réduction des émissions des véhicules et d'économies d'énergie est considérable. Mais les technologies nécessaires demeurent plus coûteuses que celles utilisées dans la construction des véhicules traditionnels.

Cette proposition répond aux souhaits du Conseil et du Parlement de promouvoir les véhicules propres et efficaces énergétiquement et aux recommandations des États membres et des parties concernées pour une approche technologiquement neutre, et répond directement aux priorités fixées par le Conseil européen des 22 et 23 mars 2005 dans le contexte de la stratégie de Lisbonne.

La directive proposée prévoit que les organismes publics (État, collectivités territoriales, organismes de droit public, entreprises publiques et les opérateurs engagés contractuellement par des organismes publics pour fournir des services de transport) seront soumis à l'obligation d'attribuer un quota minimum de 25% de leurs acquisitions annuelles (achats ou leasing) de véhicules lourds (de plus de 3,5 tonnes) à des « véhicules plus respectueux de l'environnement », tels que définis dans la norme de performance européenne (EEV). Les véhicules lourds incluent les bus et la plupart des véhicules utilitaires, comme les camions de ramassage des ordures.

Les obligations d'acquisitions de véhicules propres sont dans un premier temps limitées à ces catégories de véhicules dont les parts de marché des organismes publics sont importantes (environ 6% pour les camions et environ un tiers pour les bus). La demande accrue de véhicules propres pour cette catégorie de véhicules permettra ainsi de soutenir leur développement par les constructeurs : il s'agit de solvabiliser le marché en créant des marchés de taille suffisantes et de ce fait, les économies d'échelle nécessaires pour industrialiser la production en grande série.

La Commission examinera l'opportunité d'étendre, dans un deuxième temps, l'obligation de quota aux voitures et aux véhicules utilitaires légers. Un des effets de la directive sera d'encourager le développement des véhicules adaptés aux mélanges élevés de biocarburants. D'autres exemples de technologies concernées sont le gaz naturel, le GPL (gaz de pétrole liquéfié), l'hydrogène, la motorisation électrique ou hybride qui combine moteur à explosion et moteur électrique.

Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

Le Conseil a pris note des informations données concernant la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil, présentée par la Commission, relative à la promotion de véhicules de transport routier propres. L'objectif de la proposition est de réduire les émissions de

polluants dans le secteur du transport et de contribuer à la création d'un marché pour les véhicules propres. La proposition est actuellement examinée par le Groupe "Environnement" et elle sera à terme adoptée par le Conseil "Environnement".

Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

\$summary.text

Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

OBJECTIF : promouvoir l'introduction sur le marché de véhicules propres et économes en énergie.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil.

CONTEXTE : le potentiel de réduction de la consommation en énergie et des émissions de CO₂ et de polluants des véhicules est considérable. Des mesures visant à favoriser les marchés publics qui prennent en compte des critères environnementaux et les véhicules plus propres et plus économes en énergie ont parfois déjà été adoptées à l'échelon local, régional ou national. Cependant, une action limitée à ces niveaux risquerait de fragmenter le marché intérieur, entraînerait des coûts élevés et empêcherait les économies d'échelle. De même, il est peu probable que les constructeurs produisent des séries spéciales de véhicules pour répondre à la demande d'un marché limité. Le soutien au développement de marchés pour les véhicules propres et économes en énergie doit par conséquent être harmonisé au niveau de l'UE pour offrir à l'industrie un cadre économiquement intéressant.

Le 21 décembre 2005, la Commission a publié une proposition de directive relative à la promotion de véhicules propres grâce aux marchés publics. Cette proposition était centrée sur les véhicules lourds et prévoyait que les services de transport public soient soumis à l'obligation de réserver un quota (25%) de leurs acquisitions à des «véhicules plus respectueux de l'environnement» (EEV) selon la norme définie par la législation communautaire sur les émissions de polluants.

En première lecture, le Conseil et le Parlement européen ont approuvé ces objectifs, mais ont proposé de les élargir afin d'y inclure, outre la réduction des émissions de polluants, l'amélioration de l'efficacité énergétique et la réduction des émissions de CO₂. Ils ont également proposé de couvrir une gamme plus large de véhicules. Le 29 juin 2006, le Parlement européen a adopté une résolution législative rejetant la proposition de la Commission.

Cette proposition révisée relative aux marchés publics «verts» pour les véhicules de transport routier répond au souhait du Conseil, du Parlement et des parties intéressées de promouvoir les véhicules propres et économes en énergie et suit les recommandations des États membres et des parties intéressées en faveur d'une approche technologiquement neutre.

CONTENU : la proposition impose que les coûts d'exploitation liés à la consommation d'énergie, aux émissions de CO₂ et aux émissions de polluants pour toute la durée de vie du véhicule figurent parmi les critères d'attribution lors de l'acquisition de véhicules de transport routier par un organisme public compétent ou par un opérateur qui fournit des services au titre d'un contrat passé avec un organisme public. Les États membres devront veiller également à l'application de ces critères à toute acquisition de véhicules de transport routier destinés à fournir des services publics de transport de voyageurs sous licence, permis ou autorisation d'un organisme public compétent.

Par «coûts d'exploitation pour toute la durée de vie du véhicule», on entend la valeur monétaire de la consommation d'énergie, des émissions de CO₂ et des émissions de polluants liées à l'exploitation des véhicules à acquérir, calculée conformément à la méthode exposée dans la présente proposition.

La proposition prévoit également :

- l'adaptation, par un comité, des données utilisées pour le calcul des coûts d'exploitation liés à la consommation d'énergie, aux émissions de CO₂ et aux émissions de polluants pour toute la durée de vie du véhicule ;
- l'aide d'un comité de réglementation, sous le contrôle du Parlement européen.

À long terme, on prévoit que la directive entraîne une baisse des prix des véhicules propres et économes en énergie, grâce à des économies d'échelle, au déploiement plus large de ces technologies et à l'amélioration générale des performances environnementales de l'ensemble du parc de véhicules.

Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

Le Conseil a dégagé une orientation générale sur un projet de directive relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Cette proposition vise à promouvoir le marché des véhicules propres et économes en énergie et à faire en sorte que le secteur des transports contribue davantage à la réalisation des politiques de l'UE dans le domaine de l'environnement, du climat et de l'énergie. La directive obligera les autorités et les opérateurs de services publics de transport de voyageurs à tenir compte, lors de l'achat de véhicules, de la consommation d'énergie ainsi que des émissions de CO₂ et d'autres polluants.

Les instances préparatoires du Conseil ont apporté plusieurs modifications à la proposition de la Commission, notamment en redéfinissant son champ d'application et en introduisant l'obligation pour les autorités et les opérateurs de tenir compte des incidences énergétiques et environnementales lors de l'achat de véhicules, tout en permettant d'appliquer plusieurs options pour respecter cette obligation.

Le champ d'application du projet de directive a été redéfini afin d'assurer la cohérence avec les directives 2004/17/CE et 2004/18/CE sur les marchés publics et le règlement (CE) n° 1370/2007 relatif aux obligations de service public. La Commission a proposé que les autorités et les opérateurs appliquent, au moment de l'achat des véhicules, une méthode harmonisée unique de calcul des coûts encourus pendant tout le cycle de vie des véhicules, sans fixer d'autres conditions quant aux incidences énergétiques et environnementales des véhicules achetés.

Le texte approuvé par le Conseil oblige les autorités et les opérateurs à tenir compte des incidences énergétiques et environnementales lors de l'achat d'un véhicule de transport routier, notamment en prenant en considération au moins la consommation d'énergie, ainsi que les émissions de CO₂ et d'autres polluants, et prévoit deux options permettant de respecter cette obligation. Ces options sont :

- a) la fixation de spécifications techniques relatives aux performances énergétiques et environnementales dans la documentation relative à l'achat de véhicules de transport routier ou ;
- b) la prise en compte des incidences énergétiques et environnementales dans la décision d'achat. Lors d'une procédure de passation de marché, ces incidences seront utilisées comme critères d'attribution, et lorsque ces incidences sont traduites en valeur monétaire aux fins de leur prise en compte dans la décision d'achat, une méthode harmonisée, énoncée dans le projet de directive, sera utilisée.

Cette souplesse concernant les options permettra aux pouvoirs adjudicateurs et aux opérateurs de mieux tenir compte de la diversité des questions et priorités environnementales au niveau local. Les États membres auront deux ans à compter de l'entrée en vigueur de la directive pour en transposer les dispositions.

Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

En adoptant le rapport de M. Dan **JØRGENSEN** (PSE, DK), la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a modifié la proposition révisée de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Les principaux amendements, adoptés en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision, sont les suivants :

Champ d'application : selon les députés, l'installation a posteriori de moteurs et de pièces de rechange sur des véhicules de transport routier faisant l'objet d'une certification par type devrait être incluse dans le champ d'application de la directive. Afin d'encourager le renouvellement de la flotte ancienne ou polluante de véhicules et l'innovation et de faire en sorte que la mesure proposée ait des effets bénéfiques, les moteurs et pièces de rechange devraient être installés sur des véhicules qui n'ont pas dépassé 75% du kilométrage total. Les aides d'État octroyées pour l'acquisition de véhicules de transport routier devraient être conformes à la réglementation communautaire.

Véhicules exclus : les véhicules destinés à des services d'urgence (ex : ambulances ; véhicules de lutte contre les incendies et de sauvetage) et autres véhicules très spécialisés utilisés dans le transport public local, tels que les véhicules affectés à l'entretien de caténaires, devraient être exclus du champ d'application de la directive.

Calcul des coûts pendant toute la durée de vie du véhicule : la directive proposée oblige tous les pouvoirs publics qui acquièrent des véhicules, ainsi que tous les acteurs qui agissent en leur nom ou moyennant leur autorisation, à calculer non seulement le prix d'achat, mais également les coûts du carburant, des émissions de CO₂ et de pollution atmosphérique pendant toute la durée de vie du véhicule et d'utiliser ces coûts comme critère d'achat. Selon les députés, le critère de mesure des coûts de consommation d'énergie et des émissions de CO₂ et de polluants devrait être un **critère facultatif** afin de permettre aux acheteurs de choisir des offres à la fois respectueuses de l'environnement et économiquement les plus avantageuses.

Label : les autorités locales, régionales ou nationales qui acquièrent des véhicules propres et économes en énergie pour au moins 75% de leurs achats annuels spécifiques devraient pouvoir utiliser le label « transports routiers urbains propres et économes en énergie ». La Commission devrait prévoir un modèle uniforme pour ce label.

Subsidiarité : les États membres doivent pouvoir appliquer des critères d'attribution plus rigoureux pour l'acquisition de véhicules propres et économes en énergie, opter pour l'acquisition de véhicules rééquipés ou encore procéder à la modernisation des véhicules existants.

Aide complémentaire en faveur du secteur public : les États membres devraient fournir aux employés du secteur public des informations sur les avantages des véhicules fonctionnant avec des carburants de substitution. Ils devraient aussi encourager et soutenir les fournisseurs de carburants de substitution pour qu'ils rendent de tels carburants accessibles au grand public.

Transparence : les députés ont introduit une série d'amendements visant à renforcer la transparence et l'accès public aux informations et à améliorer les possibilités de comparaison. Ainsi, toutes les informations sur les coûts pendant toute la durée de vie du véhicule dans le cadre des marchés publics devraient figurer sur l'internet des autorités locales. La Commission devrait établir un tableau de comparaison des villes et régions semblables en termes de marchés publics écologiques. Elle devrait également encourager la diffusion des meilleures pratiques pour l'élaboration de politiques en matière de services publics de transport propre et économe en énergie en créant un site internet au niveau de l'Union européenne, dans l'optique de l'application progressive de critères uniformisés au niveau communautaire pour l'acquisition de véhicules.

Instruments financiers : les députés souhaitent que la Commission mette en place un fonds européen pour

la protection du climat, ayant notamment pour finalité de stimuler l'acquisition de véhicules routiers propres et économes en énergie par les autorités et les exploitants au sens de l'article premier.

Révision et évaluation de l'impact de la directive : les députés proposent une série d'amendements qui garantissent l'évaluation et le suivi concrets de son impact sur le marché et l'environnement. Ainsi, la Commission devrait s'engager notamment: à présenter, dans les trois ans à compter de la date d'entrée en vigueur, puis tous les deux ans, un rapport sur l'application et l'impact de la directive aussi bien sur le marché des diverses catégories de véhicules que sur l'environnement ; à évaluer les effets de la directive ainsi que des indicateurs quantitatifs destinés à évaluer les avantages pour l'environnement et les rapports des États membres.

Mise en ?uvre : les députés proposent d'introduire et d'appliquer dès **2010** (au lieu de 2012) la méthode prescrite pour le calcul des coûts pendant toute la durée de vie d'un véhicule de façon à ce que l'impact sur l'environnement et sur le marché intervienne au plus vite.

Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

Le Parlement européen a adopté par 641 voix pour, 37 voix contre et 24 abstentions, une résolution législative modifiant la proposition révisée de directive du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Le rapport avait été déposé en vue de son examen en séance plénière par M. Dan JØRGENSEN (PSE, DK), au nom de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire.

Les amendements - adoptés en 1^{ère} lecture de la procédure de codécision - sont le résultat un compromis négocié entre le Parlement et le Conseil. Les principaux amendements sont les suivants :

Objet: aux termes du compromis, la directive oblige les pouvoirs adjudicateurs à tenir compte, lors de l'achat de 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, afin de promouvoir le marché des véhicules propres et économes en énergie et d'augmenter la contribution du secteur des transports aux politiques menées par l'Union européenne dans le domaine de l'environnement, du climat et de l'énergie.

Champ d'application: la directive s'applique aux contrats d'achat de véhicules de transport routier conclus:

- a) par des pouvoirs adjudicateurs ou des entités adjudicatrices, dans la mesure où ils sont soumis à l'obligation d'appliquer les procédures de passation de marché prévues dans les directives 2004/17/CE et 2004/18/CE;
- b) par des opérateurs pour l'exécution d'obligations de service public dans le cadre d'un contrat de service public au sens du règlement (CE) n° 1370/2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, qui excède un seuil à établir par les États membres restant en deçà des valeurs de seuils fixées dans les directives 2004/17/CE et 2004/18/CE.

Les États membres devraient informer les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices et les opérateurs adjudicateurs nationaux, régionaux ou locaux qui fournissent des services publics de transport de voyageurs sur les dispositions relatives à l'achat de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Exemptions: les États membres pourront exempter des prescriptions fixées dans la directive les contrats d'achat de véhicules de transport routier visés à la directive 2007/46/CE qui ne font pas l'objet d'une réception par type ou d'une réception individuelle sur leur territoire.

Véhicules concernés : la directive devrait viser les véhicules de transport routier achetés par les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices, que ces pouvoirs ou entités soient publics ou privés. En outre, elle devrait s'appliquer à l'achat de véhicules de transport routier utilisés pour fournir des services publics de transport de voyageurs en vertu d'un contrat de service public, en laissant aux États membres la liberté d'exclure les achats de faible importance afin d'éviter une charge administrative inutile. Dans ce contexte, les États membres devraient pouvoir exempter les autorités et les opérateurs de l'application de la directive lors de l'achat de véhicules conçus et fabriqués pour un usage spécial (par exemple les véhicules destinés à des services d'urgence vitaux comme les ambulances, les véhicules de transport d'organes de transplantation et d'approvisionnement en sang, les véhicules de lutte contre les incendies et de sauvetage et les véhicules de protection civile, les véhicules de chantier).

Achat de véhicules propres et économes en énergie : tous les pouvoirs adjudicateurs devront tenir compte, lorsqu'ils achètent des véhicules de transport routier, des incidences énergétique et environnementale de ces véhicules pendant toute leur durée d'exploitation. Les impacts énergétiques et environnementaux à prendre en compte sont, au minimum, les suivants: a) la consommation d'énergie; b) les émissions de CO₂ ; c) les émissions de polluants, y compris le NOx, le HCNM et les particules. D'autres incidences environnementales pourront également être prises en compte.

Le compromis introduit toutefois une certaine flexibilité dans le projet de directive en donnant aux États membres la possibilité d'appliquer différentes options pour remplir les conditions fixées. Les États membres devront appliquer au moins une des options suivantes :

- a) la fixation de spécifications techniques relatives aux performances énergétiques et environnementales dans la documentation relative à l'achat de véhicules de transport routier pour chacune des incidences considérées, ainsi que pour toute incidence environnementale supplémentaire;
- b) la prise en compte des incidences énergétiques et environnementales dans la décision d'achat, sachant que: i) lors d'une procédure de passation de marché, ces incidences sont utilisées comme critères d'attribution; et ii) lorsque ces incidences sont traduites en valeur monétaire aux fins de leur prise en compte dans la décision d'achat, la méthode harmonisée de calcul des coûts d'exploitation tout au long du cycle de vie prévue à la directive est utilisée.

La directive n'empêche pas les pouvoirs adjudicateurs d'accorder la préférence aux carburants de substitution tels que l'hydrogène, le gaz de

pétrole liquéfié (GPL), le gaz naturel comprimé (GNC) ou les biocarburants, à condition que les incidences énergétiques et environnementales tout au long du cycle de vie des véhicules soient prises en compte.

Méthode de calcul des coûts d'exploitation tout au long du cycle de vie : aux fins de la directive, les coûts d'exploitation figurant dans le tableau 2 de l'annexe (coûts des émissions dans le transport routier - prix 2007) liés à la consommation d'énergie, aux émissions de CO₂ et aux émissions de polluants pour toute la durée de vie des véhicules faisant l'objet d'une acquisition seront traduits en valeur monétaire et calculés selon une méthode exposée dans la présente directive. La méthode de calcul des coûts d'exploitation tout au long du cycle, y compris les valeurs numériques définies dans la directive, ne préjugent pas de l'application d'autres dispositions législatives de la Communauté relatives aux coûts externes.

Échange des meilleures pratiques : la Commission devra faciliter et structurer les échanges entre États membres de connaissances et des meilleures pratiques en ce qui concerne la promotion de l'achat de véhicules propres et économes en énergie par les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices et les opérateurs.

Rapport et réexamen : dans son rapport, la Commission comparera, pour chacune des catégories de véhicules figurant au tableau 3 de l'annexe (kilométrage total des véhicules de transport routier), le nombre absolu et relatif de véhicules acquis par rapport au marché global de ce type de véhicules en fonction de la meilleure solution commerciale en termes d'impacts énergétiques et environnementaux pendant toute leur durée de vie, ainsi que l'estimation de l'impact des options visées à la directive, sur le marché. La Commission évaluera si d'autres mesures sont nécessaires et y inscrira des propositions le cas échéant. À la date du premier rapport au plus tard, la Commission examinera les options visées à la directive et présentera une évaluation de la méthode harmonisée de calcul des coûts d'exploitation tout au long du cycle de vie et proposera, au besoin, les adaptations voulues.

Date d'entrée en vigueur et transposition: les États membres doivent transposer la directive dans le droit national 18 mois après son entrée en vigueur, qui interviendra le 20^{ème} jour suivant sa publication, c'est-à-dire dès 2010.

Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

OBJECTIF : promouvoir l'utilisation, par les autorités publiques, de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

CONTENU : à la suite d'un accord en première lecture avec le Parlement européen, le Conseil a adopté une directive qui vise à promouvoir le marché des véhicules propres et économes en énergie et à améliorer la contribution du secteur des transports à la mise en œuvre des politiques de l'UE dans le domaine de l'environnement, du climat et de l'énergie.

La directive introduit l'obligation pour les autorités et les opérateurs de prendre en compte les incidences énergétique et environnementale lors de l'achat d'un véhicule tout en autorisant le recours à différentes solutions pour remplir cette obligation.

Véhicules concernés : la directive vise les véhicules de transport routier achetés par les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices, que ces pouvoirs ou entités soient publics ou privés. En outre, elle s'applique à l'achat de véhicules de transport routier utilisés pour fournir des services publics de transport de voyageurs en vertu d'un contrat de service public, en laissant aux États membres la liberté d'exclure les achats de faible importance afin d'éviter une charge administrative inutile. Dans ce contexte, les États membres pourront exempter les autorités et les opérateurs de l'application de la directive lors de l'achat de véhicules conçus et fabriqués pour un usage spécial (par exemple les véhicules destinés à des services d'urgence vitaux comme les ambulances).

Achat de véhicules de transport routier propres et économes en énergie : les États membres doivent veiller à ce que, à compter du 4 décembre 2010, tous les pouvoirs adjudicateurs, toutes les entités adjudicatrices et tous les opérateurs visés à la directive, tiennent compte, lorsqu'ils achètent des véhicules de transport routier, des incidences énergétique et environnementale de ces véhicules pendant toute leur durée de vie.

Les incidences énergétiques et environnementales, liées à l'utilisation d'un véhicule, à prendre en compte doivent comprendre, au minimum, les suivantes: a) la consommation d'énergie; b) les émissions de CO₂ ; et c) les émissions de NOx , de HCNM et de particules.

Flexibilité : la directive introduit une certaine flexibilité dans le projet de directive en donnant aux États membres la possibilité d'appliquer différentes options pour remplir les conditions fixées. Les États membres devront appliquer au moins une des options suivantes :

- a) la fixation de spécifications techniques relatives aux performances énergétiques et environnementales dans la documentation relative à l'achat de véhicules de transport routier pour chacune des incidences considérées, ainsi que pour toute incidence environnementale supplémentaire;
- b) la prise en compte des incidences énergétiques et environnementales dans la décision d'achat, sachant que: i) lors d'une procédure de passation de marché, ces incidences sont utilisées comme critères d'attribution; et ii) lorsque ces incidences sont traduites en valeur monétaire aux fins de leur prise en compte dans la décision d'achat, la méthode harmonisée de calcul des coûts d'exploitation tout au long du cycle de vie prévue à la directive est utilisée.

Échanges de meilleures pratiques : la Commission devra adapter, à l'inflation et au progrès technique, les données nécessaires au calcul des coûts liés à l'utilisation des véhicules de transport routier, pour toute leur durée de vie. Elle devra également faciliter et structurer les échanges entre États membres de connaissances et des meilleures pratiques en ce qui concerne la promotion de l'achat de véhicules propres et économes en énergie par les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices et les opérateurs.

Rapport et réexamen : tous les deux ans, avec effet à compter du 4 décembre 2010, la Commission élaborera un rapport sur l'application de la directive et sur les mesures prises par chaque État membre pour encourager l'achat de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Ces rapports évalueront les effets de la directive, notamment les options susmentionnées, ainsi que la nécessité d'adopter d'autres mesures, et comporteront des propositions, le cas échéant.

Dans ces rapports, la Commission comparera, pour chacune des catégories de véhicules figurant au tableau 3 de l'annexe (kilométrage total des véhicules de transport routier), le nombre absolu et relatif de véhicules acquis par rapport au marché global de ce type de véhicules en

fonction de la meilleure solution commerciale en termes d'impacts énergétiques et environnementaux pendant toute leur durée de vie, ainsi que l'estimation de l'impact des options visées à la directive, sur le marché. La Commission évaluera si d'autres mesures sont nécessaires et y inscrira des propositions le cas échéant. Elle évaluera aussi la méthode harmonisée de calcul des coûts d'exploitation tout au long du cycle de vie et proposera, au besoin, les adaptations voulues.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 04/06/2009.

TRANSPOSITION : 04/12/2010.

Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

Le présent document constitue le premier rapport de la Commission sur l'application de la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (directive «véhicules propres»). L'objectif de la directive est 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'UE dans le domaine de l'environnement, du climat et de l'énergie. La date limite de transposition était le 4 décembre 2010.

Les principales conclusions du rapport sont les suivantes :

Transposition tardive : la directive 2009/33/CE est entrée en vigueur il y a peu de temps et sa mise en œuvre a pris beaucoup de retard dans une série d'États membres. La transposition tardive de la directive dans la plupart des États membres limite l'expérience que l'on peut tirer à ce jour de la directive et complique donc l'évaluation de son impact dans le cadre du présent rapport de suivi.

Absence d'obligations de notification : l'analyse d'impact de la directive s'est avérée très difficile vu l'absence d'obligations de notification pour les États membres, aggravée par l'absence de données complètes tant de la part des acheteurs que du côté des constructeurs.

Orientations supplémentaires : il est nécessaire de fournir des orientations supplémentaires concernant l'application des différentes options prévues par la directive afin de prendre en compte la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ et de polluants lors de l'achat de véhicules. Les États membres devraient fournir ces orientations, en accordant une attention particulière aux dispositions pertinentes de leur législation nationale. Il conviendrait aussi de prendre en compte des actions de formation spécifiques pour le personnel responsable de la mise en œuvre de la législation nationale pertinente.

L'option de traduction en valeur monétaire : la directive définit une méthode de calcul des coûts liés à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie qui correspondent à la consommation d'énergie, aux émissions de CO₂ et aux émissions de polluants des véhicules. Il est nécessaire de soutenir cette approche encore nouvelle consistant à traduire les incidences en valeur monétaire.

Le portail «Véhicules propres» : ce portail internet, ouvert par la Commission le 30 mars 2009, est jugé utile pour aider les autorités publiques à passer des marchés de véhicules propres et économes en énergie. La Commission adaptera ce portail de manière à répondre aux attentes exprimées par les acheteurs publics et privés. On améliorera la fonctionnalité favorisant la passation conjointe de marchés de véhicules propres et économes en énergie, en facilitant notamment les contacts étroits entre autorités nationales et régionales concernées dans l'UE 27 et au-delà.

Clients privés : le rapport préconise de renforcer l'impact de la directive 2009/33/CE en accordant une plus grande attention aux clients privés, conformément à l'objectif initial consistant à s'adresser d'abord directement au secteur public, puis à s'étendre aux marchés professionnels et privés.

Sensibilisation accrue : diverses parties prenantes, telles que les associations professionnelles de l'UE, pourraient formuler des orientations à l'attention de leurs membres respectifs afin de les sensibiliser davantage à la directive, comme la fait l'Union internationale des transports publics (UITP).

L'Observatoire européen de l'électromobilité (OEE) : lancé par la Commission en décembre 2012, cet observatoire est chargé d'harmoniser la collecte et la diffusion de données statistiques essentielles sur l'électromobilité (véhicules électriques à batterie et véhicules électriques à pile à combustible) par les autorités régionales et locales. L'OEE devrait devenir la principale plateforme d'information des régions européennes sur l'électromobilité. Il devrait également fournir des informations sur la manière dont les marchés publics au niveau local influencent le développement du marché des véhicules électriques ou des véhicules électriques à pile à combustible en Europe.

Révision de la directive en 2014 : à cette occasion, la Commission entend évaluer la valeur ajoutée de la directive. Dans ce contexte, elle pourrait envisager la possibilité de la rationaliser afin de simplifier l'application. Pour ce faire, il serait possible de restreindre les choix au niveau des États membres en se concentrant par exemple sur l'approche la plus simple pour les calculs à effectuer. Cela permettrait d'éviter une fragmentation éventuelle du marché intérieur en raison de choix technologiques différents, et offrirait de meilleures conditions pour réaliser des économies d'échelle dans les technologies en matière de véhicules innovants grâce au regroupement de la demande sur le marché intérieur. Les États membres pourraient également se voir imposer des obligations précises en matière de notification.