

Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

2005/0283(COD) - 24/06/2008 - \${summary.subTitle}

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.