

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 lachèvement 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.

