

# COM(2017) 653 final

**ASSEMBLÉE NATIONALE**

QUINZIÈME LÉGISLATURE

**SÉNAT**

SESSION ORDINAIRE DE 2017-2018

---

---

Reçu à la Présidence de l'Assemblée nationale  
le 29 novembre 2017

---

---

Enregistré à la Présidence du Sénat  
le 29 novembre 2017

## **TEXTE SOUMIS EN APPLICATION DE L'ARTICLE 88-4 DE LA CONSTITUTION**

PAR LE GOUVERNEMENT,

À L'ASSEMBLÉE NATIONALE ET AU SÉNAT

**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

**E 12571**





Conseil de  
l'Union européenne

Bruxelles, le 10 novembre 2017  
(OR. en)

14183/17

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2017/0291 (COD)**

---

**TRANS 461  
CODEC 1777  
IA 171  
MI 806  
ENV 915**

## **PROPOSITION**

---

Origine:	Pour le secrétaire général de la Commission européenne, Monsieur Jordi AYET PUIGARNAU, directeur
Date de réception:	10 novembre 2017
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	COM(2017) 653 final
Objet:	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

---

Les délégations trouveront ci-joint le document COM(2017) 653 final.

---

p.j.: COM(2017) 653 final



Bruxelles, le 8.11.2017  
COM(2017) 653 final

2017/0291 (COD)

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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SWD(2017) 366 final} - {SWD(2017) 367 final}

## EXPOSÉ DES MOTIFS

### 1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

#### • Justification et objectifs de la proposition

L'UE est déterminée à instaurer un système énergétique durable, concurrentiel, sûr et décarboné. L'un des objectifs clés de la politique commune des transports consiste à garantir la durabilité du transport. Cet objectif occupe également une place de premier plan dans les priorités politiques de la Commission pour la période 2015-2019, et tout particulièrement dans le cadre de l'union de l'énergie<sup>1</sup> et dans les domaines de l'emploi, de la croissance et de l'investissement. Le discours sur l'état de l'Union 2017 esquisse une nouvelle stratégie industrielle qui entend permettre à l'UE de devenir le numéro un mondial en matière de décarbonation<sup>2</sup>.

Ces priorités politiques s'appuient sur la stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions de la Commission, adoptée en juillet 2016<sup>3</sup>. Cette stratégie confirme que, pour satisfaire aux engagements pris par l'UE lors de la 21<sup>e</sup> Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21) qui s'est tenue à Paris en 2015, la décarbonation du secteur des transports doit être accélérée et que les émissions de gaz à effet de serre et de polluants devraient aussi tendre résolument vers un taux zéro d'ici au milieu du siècle.

La communication de la Commission intitulée «L'Europe en mouvement - Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous»<sup>4</sup> souligne que l'augmentation de la production et de l'utilisation des véhicules propres, des infrastructures pour les carburants de substitution et des services de transport modernes ayant recours à l'économie fondée sur les données dans l'UE offre de multiples avantages: les citoyens européens bénéficieront de solutions de transport sûres, attrayantes, intelligentes, continues et de plus en plus automatisées, qui offriront aux entreprises des nouvelles sources de croissance et de compétitivité.

Environ 95 % des véhicules en circulation en Europe utilisent encore des combustibles fossiles. La stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions indique clairement que, si l'UE veut respecter ses engagements en matière de réduction des émissions, le déploiement des véhicules à émissions faibles ou nulles devra être considérablement intensifié à l'avenir. La stratégie souligne l'importance des marchés publics à cet égard et note qu'afin d'encourager la demande, la Commission s'emploie à introduire des incitations dans les règles en matière de marchés publics, dans le cadre d'une révision de la directive sur les véhicules propres<sup>5</sup>.

Comme l'a annoncé la Commission dans sa communication «L'Europe en mouvement - Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous»<sup>6</sup>, la présente proposition s'inscrit dans le cadre d'un deuxième paquet de propositions, qui contribuera aux efforts de l'Union pour parvenir à une mobilité à faible taux d'émissions. Ce paquet de propositions est présenté dans la communication de la

---

<sup>1</sup> COM(2015) 80 final.

<sup>2</sup> [https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13\\_fr](https://ec.europa.eu/commission/news/president-juncker-delivers-state-union-address-2017-2017-sep-13_fr)

<sup>3</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>4</sup> COM(2017) 283 final.

<sup>5</sup> COM(2016) 501 final.

<sup>6</sup> COM(2017) 283 final.

Commission «Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions - Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs». Il combine des mesures axées à la fois sur l'offre et la demande afin de placer l'Europe sur la voie d'une mobilité à faibles émissions et, dans le même temps, de renforcer la compétitivité de l'écosystème de mobilité européen<sup>7</sup>.

La directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, également appelée la directive «véhicules propres» (ou la directive), complète la législation horizontale de l'UE en matière de marchés publics<sup>8</sup>. En prévoyant 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, la directive vise à stimuler le marché des véhicules propres et économes en énergie, à contribuer à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques, et à améliorer l'efficacité énergétique.

Une évaluation ex post réalisée en 2015 a montré que la directive comporte de sérieuses lacunes. En moyenne, les organismes publics n'ont pas assez recours aux marchés publics pour permettre d'accélérer la pénétration des véhicules propres sur le marché<sup>9</sup>. L'évaluation a relevé des défauts dans la conception de la directive, parmi lesquels le caractère trop restreint du champ d'application et l'absence d'une définition. Les dispositions relatives à l'achat de véhicules sont soit vagues (spécifications techniques) soit excessivement compliquées (traduction en valeur monétaire des externalités).

L'objectif général de la présente initiative est d'accroître la pénétration des véhicules propres sur le marché, c'est-à-dire des véhicules à émissions faibles ou nulles, dans le cadre de marchés publics et de permettre ainsi de réduire les émissions globales des transports et d'augmenter la compétitivité et la croissance dans le secteur des transports. La passation de marchés publics reste un moyen pertinent d'insuffler une dynamique de demande, y compris dans le domaine des véhicules utilitaires lourds qui ne font actuellement l'objet d'aucune exigence législative de réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, même si la législation y relative est en cours de préparation. La présente initiative contribue à maintenir la dynamique de marché sur les marchés des voitures et des camionnettes dans les États membres dont le taux de pénétration des véhicules propres 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. Elle stimule par ailleurs la pénétration des véhicules propres sur le segment des véhicules utilitaires lourds.

La révision garantit 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. Elle a pour objectif d'intensifier la contribution du secteur des transports à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques

---

<sup>7</sup> COM(2017) 675 final.

<sup>8</sup> Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).

<sup>9</sup> Au cours de la période 2009-2015, une moyenne approximative de 4,7 % de tous les achats de véhicules publics neufs (soit ~2 700 véhicules), de 0,4 % de tous les achats de camionnettes neuves (soit 20 véhicules), de 0,07 % de tous les achats de porteurs (soit 6 véhicules) et de 1,7 % de tous les achats de bus neufs (soit 130 véhicules) effectués dans le cadre de la directive «véhicules propres» étaient des véhicules électriques à batterie ou à pile à combustible, des véhicules hybrides rechargeables ou des véhicules fonctionnant au gaz naturel.

ainsi qu'à la compétitivité et à la croissance. Elle soutient également une meilleure harmonisation, et donc des retombées plus importantes sur le marché, des politiques en matière de marchés publics dans les États membres.

La révision élargit le champ d'application de la directive. Elle introduit une définition des véhicules utilitaires légers propres basée sur un seuil d'émissions combinées de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques. Elle prévoit aussi la possibilité d'adopter un acte délégué au titre de la directive afin de suivre la même approche pour les véhicules utilitaires lourds une fois que des normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> auront été adoptées pour ce type de véhicules au niveau de l'UE. Elle fixe des objectifs minimaux en termes de marchés publics au niveau des États membres sur la base de cette définition et, pour les véhicules utilitaires lourds, d'une définition basée sur les carburants de substitution jusqu'à l'adoption de l'acte délégué. Enfin, elle introduit un cadre pour la présentation de rapports et le suivi et elle supprime la méthode de traduction en valeur monétaire des externalités.

- **Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action**

Le droit de l'Union fixe des règles minimales harmonisées en matière de passation des marchés publics au moyen des directives 2014/24/UE et 2014/25/UE. Les seuils minimaux fixés dans lesdites directives sont des critères conditionnant l'applicabilité des dispositions de la directive «véhicules propres». Les objectifs de la présente révision sont conformes à la Charte des droits fondamentaux<sup>10</sup>, notamment parce qu'une approche de non-discrimination est appliquée entre les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices et les opérateurs concernés considérés isolément. Ils cadrent pleinement avec les principaux objectifs d'autres initiatives législatives et non législatives visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques et à encourager l'utilisation de véhicules propres et à émissions faibles ou nulles. Les objectifs de la présente initiative et les mesures proposées sont compatibles avec la proposition de règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour l'après-2020<sup>11</sup>. La révision vient compléter une approche de poussée et de demande du marché («market push-and-pull») constituée de leviers stratégiques à l'échelle de l'UE en instaurant une dynamique de demande supplémentaire pour les véhicules propres. De cette manière, elle contribue à la mise en œuvre des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes pour l'après-2020, ainsi que de la législation sur la qualité de l'air actuellement en vigueur dans l'UE.

## **2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ**

- **Base juridique**

La directive repose sur l'article 192 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne. Avec l'adoption de la directive 2009/33/CE, les colégislateurs européens ont souligné l'importance des marchés publics pour la réalisation des objectifs à long terme de l'UE en matière d'environnement, de climat et d'énergie, ainsi que de croissance et de compétitivité. La base juridique est également la même que celle retenue pour l'adoption des directives 2014/24/UE et 2014/25/UE.

- **Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)**

Les États membres et l'UE partagent des compétences en matière de législation relative à la passation de marchés publics, à l'environnement et aux transports. Toutefois, l'harmonisation sectorielle des règles en matière de marchés publics dans le marché intérieur relève de la

---

<sup>10</sup> [http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index\\_en.htm](http://ec.europa.eu/justice/fundamental-rights/charter/index_en.htm)

<sup>11</sup> COM(2017) 676 final.

compétence de l'UE. Les problèmes liés à la directive dans sa forme actuelle ne sauraient être résolus par les États membres seuls, puisque leurs compétences s'arrêtent à leurs frontières nationales.

L'analyse d'impact montre que la présente initiative limite l'intervention de l'UE 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. Les mesures proposées n'empiètent pas sur la compétence des États membres d'organiser la fourniture de transports (publics), pas plus qu'elles n'exercent de contrainte sur la possibilité qui leur est donnée de choisir la technologie la plus appropriée.

Les conséquences potentielles à grande échelle du changement climatique justifient une action à tous les niveaux de gouvernance; il s'agit d'une base acceptée pour l'élaboration de politiques à l'échelle de l'UE. Il est également admis que la lutte contre la pollution atmosphérique, même s'il s'agit le plus souvent d'un problème local urbain, gagne en efficacité lorsque les autorités peuvent s'appuyer sur les meilleures technologies propres disponibles, disponibilité qui est facilitée par l'existence d'un marché commun. Le coût de la pollution atmosphérique justifie la collaboration et l'action à tous les niveaux de gouvernance.

- **Proportionnalité**

Conformément au principe de proportionnalité, la présente proposition ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés. Toutes les mesures proposées sont jugées proportionnées au regard de leurs incidences. Elles complètent d'autres leviers stratégiques tels que les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes et soutiennent la mise en œuvre de la législation de l'UE sur la qualité de l'air. Elles contribuent à garantir une approche plus claire et mieux coordonnée et ne restreignent pas la possibilité de choisir la technologie la plus pertinente. En revanche, elles favorisent, par une approche requérant une part minimale de marchés publics, l'accélération nécessaire de la transition vers une mobilité à émissions faibles ou nulles.

La présente initiative permet aux autorités d'adopter, dans les délais indiqués, toutes les mesures nécessaires pour faciliter l'utilisation des véhicules propres afin de réaliser les objectifs politiques européens, nationaux et locaux. Elle permet aussi une interaction flexible entre les organismes publics nationaux, locaux et régionaux dans le contexte des objectifs minimaux globaux en matière de marchés publics fixés au niveau national. Il ressort de l'analyse d'impact territorial de la proposition que les incidences sont essentiellement positives et qu'elles sont réparties de façon plutôt homogène dans l'ensemble de l'UE.

- **Choix de l'instrument**

Étant donné que la présente proposition modifie une directive existante, une directive modificative constitue l'instrument le plus approprié. Les parties prenantes qui ont participé à la consultation publique ont, pour la plupart, appuyé cette position et ont rejeté les options consistant à abroger la directive ou à la modifier en un règlement, malgré les lacunes de la législation dans sa forme actuelle. Il a été souligné qu'un règlement n'offre pas la flexibilité nécessaire pour tenir compte des différences régionales et locales.



### 3. RÉSULTATS DE L'ÉVALUATION EX POST, DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET ANALYSE D'IMPACT

#### • **Évaluation ex post de la législation existante**

L'évaluation ex post a conclu que la directive n'a pas permis de stimuler la passation de marchés publics de véhicules propres et économes en énergie. Les marchés publics n'ont eu que peu d'incidences sur la pénétration des véhicules propres sur le marché dans l'UE et ils n'ont dès lors eu qu'un impact très limité sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques. Ils n'ont pas non plus eu d'incidences visibles sur la compétitivité ou la croissance du secteur.

L'évaluation ex post a indiqué que l'incidence limitée de la directive s'explique par les raisons majeures suivantes.

- Le nombre limité des marchés couverts par la directive: en raison des dispositions limitées concernant son champ d'application, la directive ne couvre pas les pratiques autres que l'achat direct par des organismes publics, telles que la location, du crédit-bail ou de la location-vente de véhicules. Elle ne couvre pas non plus les contrats de services de transport dans d'autres secteurs que le transport public de voyageurs.
- L'absence de dispositions claires relatives à l'achat de véhicules: la directive ne prévoit pas de définition claire des véhicules propres, pas plus qu'elle ne contient de dispositions claires relatives à leur achat.
- La complexité de la disposition sur l'utilisation de la méthode de traduction en valeur monétaire: il ressort de l'évaluation que les organismes publics n'ont que rarement recours à cette méthode en raison de sa grande complexité.
- Le manque de cohérence entre les politiques des États membres en matière de marchés publics: le considérant 15 de la directive «véhicules propres» indique que «[l]’achat de véhicules de ce type pour les services de transport public peut avoir un effet sensible sur le marché si des critères harmonisés sont appliqués à l'échelon de la Communauté». Ces critères harmonisés n'ont pas encore été établis.

L'évaluation ex post a conclu que la directive devait être maintenue. Les marchés publics ont le potentiel d'accroître la pénétration des véhicules propres sur le marché et de générer des économies d'échelle qui entraîneront une baisse des coûts de production et des prix, ce qui devrait, à son tour, contribuer à stimuler la demande privée de véhicules propres: une plus grande visibilité peut augmenter la confiance des consommateurs. L'abrogation de la directive enverrait un mauvais signal politique dans le contexte de la transition de l'UE vers des transports à faibles émissions. Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices auraient plus de difficultés à justifier les achats — la législation horizontale en matière de marchés publics ne fixe pas ces exigences spécifiques. Par ailleurs, aucune autre mesure n'existe à l'heure actuelle pour stimuler le marché de véhicules utilitaires lourds plus propres.

L'évaluation ex post a recommandé d'apporter une série de modifications à la directive, notamment pour en élargir le champ d'application et pour modifier les dispositions relatives à l'achat de véhicules afin d'introduire une définition et des exigences liées à cette définition en matière d'action. Elle a également souligné la nécessité d'améliorer le niveau et la qualité des informations et des données disponibles pour faciliter à l'avenir le suivi de l'efficacité et de l'efficacité de la directive.

#### • **Consultations des parties intéressées**

Dans le cadre de l'analyse d'impact, les parties prenantes ont été consultées:

- lors d'une consultation publique ouverte réalisée entre le 19 décembre 2016 et le 24 mars 2017, qui a confirmé la nécessité de réviser la directive; la majorité des participants étaient en faveur d'un élargissement du champ d'application et de l'introduction d'une définition et d'exigences minimales liées à cette définition en matière d'action;
  - des entretiens avec des parties prenantes ont été menés entre décembre 2016 et mars 2017, qui ont fait ressortir en particulier la nécessité de faire preuve de flexibilité dans la mise en œuvre de la directive;
  - une réunion publique des parties prenantes concernant la consultation publique a été organisée le 28 avril 2017 pour examiner les besoins et les avantages comparatifs des approches relatives à l'élargissement du champ d'application de la directive et à la fixation d'une définition et des exigences liées à cette définition en matière de passation de marchés;
  - des réunions avec les représentants des États membres se sont tenues le 8 février, le 5 avril et le 28 avril 2017, lors desquelles ont été soulignés l'importance de la cohérence des politiques et les avantages d'une approche fondée sur les émissions pour définir les véhicules propres.
- **Obtention et utilisation d'expertise**

L'élaboration du rapport d'analyse d'impact a commencé avec l'évaluation ex post de la directive<sup>12</sup>. La plupart des informations utilisées ont été fournies par les parties prenantes dans le cadre de leur consultation. Ces informations ont été complétées par des informations fournies par les parties prenantes à la Commission sur une base ad hoc.

Les travaux effectués par le groupe d'experts du forum pour des transports durables de la DG MOVE (sous-groupe sur les carburants de substitution dans les villes) ont aussi servi de source d'informations. Les informations obtenues dans le cadre de la révision des critères applicables aux marchés publics «verts» établis par la Commission ont également été utilisées. L'analyse d'impact s'appuie dans une très large mesure sur une étude d'accompagnement réalisée par Ricardo AEA<sup>13</sup>. De manière générale, les sources utilisées pour élaborer le rapport d'analyse d'impact sont nombreuses, largement exhaustives et représentatives des différents groupes de parties prenantes.

Le 11 mai 2017, la Commission a également organisé une réunion avec des experts de différentes villes et régions afin de discuter de l'analyse d'impact territorial de la présente proposition législative.

- **Analyse d'impact**

L'analyse d'impact a été soumise au comité d'examen de la réglementation de la Commission le 26 juillet 2017. Le comité a rendu un avis positif assorti de réserves le 13 septembre 2017; il estimait que le rapport final devait décrire de façon exhaustive quelle était la valeur ajoutée de l'initiative par rapport aux autres initiatives ayant un impact sur les émissions dues au transport routier, et notamment dans la perspective d'une plus grande pénétration des véhicules. Le comité soulignait que le rapport devait contenir une explication plus claire du raisonnement sous-tendant l'évolution de la gouvernance définie dans la directive concernant le principe de neutralité technologique, et décrire plus en détail la forme des options

<sup>12</sup> Voir: <https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/facts-fundings/evaluations/doc/2015-09-21-ex-post-evaluation-directive-2009-33-ec.pdf>

<sup>13</sup> SWD(2017) 366 final

envisagées. Le comité, dans son avis, a indiqué par ailleurs que les avantages nets à court et à long termes des options envisagées devaient être plus clairs et que la mise en œuvre de l'approche et ses implications dans le cadre du programme REFIT devaient être davantage détaillées.

Les sections 1.2, 3.3, 3.4 et 4.3 du rapport d'analyse d'impact final contiennent une description et une évaluation complètes de la valeur ajoutée de l'initiative et de ses liens avec d'autres initiatives stratégiques. La section 2.1 contient une description qualitative des retombées sur les décisions d'achat privé. La section 5 comporte une description détaillée des options envisagées, qui s'appuie sur la description de l'examen préalable de toutes les mesures possibles contenue à la section 4. Elle contient le raisonnement qui sous-tend le rejet de l'approche consistant à internaliser les coûts externes, essentiellement en raison de son utilisation limitée dans la pratique. La section 6 présente une analyse complète des incidences de toutes les options, ainsi qu'une analyse des compromis, dans la mesure du possible. L'analyse d'impact comporte également des informations sur la sensibilité du scénario de référence par rapport à d'autres initiatives politiques. Le résumé de l'analyse d'impact et l'avis du comité d'examen de la réglementation sont disponibles sur le site web de la Commission<sup>14</sup>.

## **Options envisagées**

### *Option n° 1: Abrogation de la directive*

Cette option consiste à abroger la directive. Les objectifs spécifiques visés par la directive seraient réalisés au moyen de différents instruments non législatifs, parmi lesquels des campagnes de sensibilisation et des activités de promotion de l'utilisation des critères volontaires applicables aux marchés publics «verts» établis par la Commission européenne. Les actuelles lignes directrices financières de l'UE pour assurer la transition vers des véhicules à émissions faibles ou nulles<sup>15</sup> pourraient être révisées. Une action volontaire des acteurs du marché serait encouragée.

### *Option n° 2: Introduction d'une définition des véhicules propres et obligation pour les États membres d'établir des plans d'action nationaux ou d'utiliser la méthode de traduction en valeur monétaire*

Cette option propose un certain nombre de changements d'ampleur modérée. Elle ne modifie pas le champ d'application de la directive mais elle impose aux États membres de choisir l'une de ces deux approches principales:

- utiliser une définition commune des véhicules propres basée sur les émissions à l'échappement au sens de la directive modifiée et, sur cette base, élaborer un cadre stratégique national en vue de réaliser un objectif à long terme; ou
- exiger que tous les organismes publics acquièrent des véhicules sur la base de leurs coûts internes et externes traduits en valeur monétaire, en imposant d'utiliser la méthode révisée de traduction en valeur monétaire en vertu de la directive.

---

<sup>14</sup> [Insert weblink when available].

<sup>15</sup> SWD(2013) 27.

*Option n° 3: Introduction d'une définition des véhicules propres basée sur des seuils d'émissions et fixation d'objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules utilitaires légers, et élargissement du champ d'application*

Cette option consiste à réviser la directive en profondeur, à la rendre plus ambitieuse et à en modifier l'approche principale de gouvernance. En particulier, cette option:

- introduit une définition commune des véhicules propres basée sur un seuil d'émissions («du réservoir à la roue» – «tank-to-wheel») pour les véhicules utilitaires légers, qui combine les émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants atmosphériques;
- ajoute un objectif minimal en matière de marchés publics pour les organismes publics, défini au niveau des États membres pour les véhicules utilitaires légers en fonction des seuils établis en vertu de la législation de l'UE sur la passation de marchés publics, pour 2025 et 2030<sup>16</sup>;
- introduit des mesures visant à élargir le champ d'application de la directive; et
- supprime la méthode de traduction en valeur monétaire.

*Option n° 4: Introduction d'une définition basée sur les carburants de substitution et fixation d'objectifs minimaux connexes en matière de marchés publics pour tous les véhicules, et élargissement du champ d'application*

Cette option adopte la même approche générale en termes de révision de la directive que l'option n° 3, avec toutefois plusieurs différences. Elle:

- introduit une définition commune des véhicules propres basée sur les carburants de substitution pour les véhicules utilitaires légers et lourds hybrides rechargeables, électriques à batterie, électriques à pile à combustible, et au gaz naturel/biométhane;
- ajoute un objectif minimal en matière de marchés publics pour les organismes publics, défini au niveau des États membres pour les véhicules utilitaires légers et lourds en fonction de la définition et des seuils établis en vertu de la législation de l'UE sur la passation de marchés publics, pour 2025 et 2030;
- introduit des mesures visant à élargir le champ d'application de la directive; et
- supprime la méthode de traduction en valeur monétaire.

*Option n° 5: Adoption d'un règlement pour imposer la méthode de traduction en valeur monétaire, laquelle constituerait la seule approche valable sur laquelle reposerait l'achat de véhicules, et élargissement du champ d'application*

Cette option modifie complètement le cadre de gouvernance pour l'acquisition de véhicules propres. Elle remplace la directive actuelle par un règlement relatif à la promotion des véhicules propres et prévoit que les véhicules font l'objet d'un marché public sur la base de leurs incidences énergétiques et environnementales, lesquelles devraient être traduites en valeur monétaire conformément à la méthode révisée de traduction en valeur monétaire. Elle élargit également le champ d'application de la directive.

---

<sup>16</sup> L'horizon 2025 laisse suffisamment de temps pour préparer et adapter les procédures de passation de marchés publics, tout en rendant possible la production de signaux de marché à court terme. Une approche progressive vers l'horizon 2030 laisse également la possibilité d'accroître les ambitions de la directive de stimuler l'innovation dans les marchés publics de véhicules.

*Option n° 6: Introduction d'une définition des véhicules propres basée sur des seuils d'émissions et 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*

Cette option combine des éléments des options n° 3 et n° 4. Elle reconnaît l'avantage que présente une approche basée sur les émissions pour définir les véhicules propres. Elle s'appuie sur l'approche contenue dans l'option n° 3 pour les véhicules utilitaires légers. Pour les véhicules utilitaires lourds, elle utilise l'approche contenue dans l'option n° 4 et permet à la Commission d'adopter un acte délégué pour modifier cette approche en une approche basée sur un seuil d'émissions, dès que des normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires lourds auront été adoptées au niveau de l'UE.

L'option n° 6 a été retenue comme étant l'option privilégiée pour réviser la directive. Elle permet de renforcer la cohérence avec l'utilisation de normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les voitures et les camionnettes au niveau de l'UE. Les deux initiatives concernent le même type de véhicule par une combinaison de leviers combinant poussée et demande du marché («market push-and-pull»). L'option n° 6 garantit la possibilité d'adapter la directive à l'approche basée sur les émissions qui sera appliquée à l'avenir aux véhicules utilitaires lourds. Elle garantit également une incidence immédiate sur la pénétration commerciale dans le domaine du transport par véhicules utilitaires lourds. Enfin, elle fixe une trajectoire claire pour l'avenir, en assurant une sécurité à long terme pour les acteurs du marché, tout en laissant aux États membres une certaine souplesse et un pouvoir d'appréciation pour la mise en œuvre.

- **Réglementation affûtée et simplification**

Pour que la directive «véhicules propres» réponde aux exigences en matière de réglementation affûtée et de simplification, il faut parvenir à une définition claire, établir des objectifs minimaux en matière de marchés publics liés à cette définition et abandonner la méthode complexe de traduction en valeur monétaire. Si l'approche actuelle de la directive devait être maintenue, il faudrait trouver un compromis entre une meilleure définition des véhicules propres (et les dispositions connexes en matière d'achat) et l'amélioration de la méthode de traduction en valeur monétaire, ce qui irait à l'encontre de l'objectif consistant à instaurer des signaux de marché plus forts et des procédures de passation de marchés plus efficaces. La mise en œuvre de l'option privilégiée est susceptible d'entraîner une hausse initiale de la charge administrative en raison de la nécessité d'une mise en œuvre des objectifs et de rapports sur cette mise en œuvre. Cette hausse sera toutefois compensée par les avantages socio-économiques globaux mais aussi par les gains de simplification à plus long terme apportés par l'approche proposée, consistant à clarifier les dispositions. La mise en œuvre au niveau national laisse la possibilité aux États membres de combiner avec souplesse les initiatives locales et régionales en matière de marchés publics en fonction des capacités et de la maturité du marché. L'utilisation efficace des codes du vocabulaire commun pour les marchés publics (CPV) complété et les notifications dans la base de données TED (Tenders Electronic Daily) faciliteront et simplifieront la présentation des rapports et le suivi. Le rapport d'analyse d'impact indique que les avantages de la simplification augmenteront au fil du temps, au fur et à mesure de la mise en œuvre de la directive.

#### **4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE**

La proposition est sans incidence sur le budget de l'UE.

## 5. AUTRES ÉLÉMENTS

### • **Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information**

La présente proposition entend pallier l'absence actuelle d'obligations en matière de présentation de rapports. Les États membres seront tenus de présenter un rapport sur la mise en œuvre de la directive tous les trois ans, en commençant par un rapport intermédiaire en 2023, suivi d'un rapport complet en 2026 sur la mise en œuvre de l'objectif fixé pour 2025. Des codes communs devront être prévus pour les véhicules à émissions faibles ou nulles dans le vocabulaire commun de l'UE pour les marchés publics, de manière à faciliter les notifications dans la base de données TED (Tenders Electronic Daily). En outre, la Commission appuiera la mise en œuvre de la directive révisée en poursuivant ses travaux dans le cadre de son forum pour des transports durables.

### • **Explication détaillée des différentes dispositions de la proposition**

La proposition de directive modifiant la directive sur les véhicules propres se fonde sur l'option n° 6. La directive est modifiée comme suit:

- le champ d'application de la directive énoncé à l'article 3 est étendu 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 correspondant aux codes du vocabulaire commun pour les marchés publics indiqués dans l'annexe;
- les définitions de la directive sont modifiées à l'article 4, paragraphe 4, par l'ajout d'une référence aux objectifs minimaux, énumérés dans l'annexe, à respecter par les États membres en matière de marchés publics;
- les dispositions de l'article 5 concernant l'achat de véhicules propres sont révisées de manière à établir, 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 CO<sub>2</sub> 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;
- l'actuel article 6 est supprimé;
- un nouvel article 7 relatif à l'exercice de la délégation de pouvoir est introduit et l'article 9 sur l'exercice des pouvoirs d'exécution est adapté;
- l'article 10 est adapté afin d'instaurer des obligations en matière de présentation de rapports à respecter par les États membres et d'harmoniser les obligations de la Commission en la matière avec celles des États membres, un premier rapport intermédiaire devant 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.

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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,  
vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192,  
vu la proposition de la Commission européenne,  
après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,  
vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>1</sup>,  
vu l'avis du Comité des régions<sup>2</sup>,  
statuant conformément à la procédure législative ordinaire,  
considérant ce qui suit:

- (1) L'Union est déterminée à instaurer un système énergétique durable, sûr, concurrentiel et décarboné<sup>3</sup>. L'union de l'énergie et le cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030<sup>4</sup> prévoient des engagements ambitieux pour l'Union: continuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % d'ici à 2030 par rapport à 1990, augmenter d'au moins 27 % la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie, effectuer des économies d'énergie d'au moins 27 % et améliorer la sécurité énergétique, la compétitivité et la durabilité de l'Union.
- (2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>5</sup>, la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21<sup>e</sup> Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21) qui s'est tenue à Paris en 2015, la décarbonation du secteur des transports devait être accélérée et que, partant, les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en provenance des transports devraient tendre résolument vers un taux zéro d'ici au milieu du siècle. En outre, il importe de réduire sensiblement et sans délai les émissions de polluants atmosphériques nocifs pour la santé provenant des transports. Ces objectifs peuvent être atteints par une panoplie

---

<sup>1</sup> JO C du , p. .

<sup>2</sup> JO C du , p. .

<sup>3</sup> Conclusions du Conseil européen du 24 octobre 2014.

<sup>4</sup> Communication de la Commission «Un cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030» [COM(2014)15].

<sup>5</sup> COM(2016) 501 final.

d'initiatives, parmi lesquelles le recours aux marchés publics axés sur les véhicules propres.

- (3) Dans sa communication intitulée «L'Europe en mouvement - Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous»<sup>6</sup>, la Commission souligne que l'augmentation de la production et de l'utilisation de véhicules propres, d'infrastructures pour carburants de substitution et de nouveaux services de mobilité exploitant la numérisation et l'automatisation dans l'Union présente de multiples avantages pour la population, les États membres et les entreprises d'Europe. Au nombre de ces avantages figurent une plus grande sécurité et fluidité des déplacements et une moindre exposition aux émissions de polluants nocifs. De plus, comme l'indique le discours sur l'état de l'Union 2017, l'UE a pour objectif de devenir le numéro un mondial en matière de décarbonation.
- (4) Comme l'annonçait la Commission dans sa communication intitulée «L'Europe en mouvement - Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous»<sup>7</sup>, la présente proposition fait partie d'un deuxième train de propositions devant contribuer à conduire l'Union vers une mobilité à faible taux d'émissions. Ce nouveau train de mesures, présenté dans la communication de la Commission «Réaliser les objectifs en matière de mobilité à faibles taux d'émissions - Une Union européenne qui protège la planète, donne les moyens d'agir à ses consommateurs et défend son industrie et ses travailleurs», combine des mesures axées sur la demande et des mesures axées sur l'offre pour mettre l'UE sur la voie d'une mobilité à faible taux d'émissions et, dans le même temps, renforcer la compétitivité de son écosystème de la mobilité.
- (5) Les nouvelles technologies innovantes contribuent à réduire les émissions des véhicules, favorisant par là même la décarbonation du secteur des transports. L'utilisation accrue de véhicules routiers à émissions faibles ou nulles est de nature à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et de certains autres polluants (particules, oxydes d'azote et hydrocarbures non méthaniques) et à favoriser la compétitivité et la croissance de l'industrie européenne sur les marchés mondiaux, qui se tournent de plus en plus vers ce type de véhicules.
- (6) Par leur politique en matière de marchés publics, les pouvoirs publics peuvent créer et soutenir des marchés de produits et de services innovants. Les directives 2014/24/UE<sup>8</sup> et 2014/25/UE<sup>9</sup> fixent des règles harmonisées minimales en matière de marchés publics qui harmonisent la manière dont les pouvoirs publics et certains exploitants de services d'utilité publique achètent des biens, des travaux et des services. Elles définissent notamment des seuils globaux en ce qui concerne le volume des marchés relevant de la législation de l'Union, qui s'appliquent également à la directive sur les véhicules propres.
- (7) La directive 2009/33/CE complète la législation horizontale de l'Union dans le domaine des marchés publics et ajoute des critères de durabilité, visant ainsi à stimuler le marché des véhicules de transport routier propres et économes en énergie. En 2015, la Commission a réalisé une évaluation ex post de la directive sur les véhicules propres, dont il est ressorti que la directive n'a pas stimulé la pénétration commerciale

---

<sup>6</sup> COM(2017) 283 final.

<sup>7</sup> COM(2017) 283 final.

<sup>8</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 65.

<sup>9</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 243.



des véhicules propres dans l'Union, notamment en raison de lacunes dans ses dispositions relatives au champ d'application et à l'achat de véhicules. Son incidence sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ainsi que sur la promotion de la compétitivité de l'industrie s'est avérée très faible.

- (8) L'analyse d'impact réalisée souligne les avantages d'une modification de l'approche de gouvernance globale en faveur des marchés publics en matière de véhicules propres au niveau de l'Union. L'établissement d'objectifs minimaux en matière de marchés publics constitue un moyen efficace d'atteindre l'objectif consistant à dynamiser la pénétration des véhicules propres sur le marché, plutôt que de compter sur l'internalisation des coûts externes dans les décisions générales sur les marchés publics, sans omettre l'importance que revêt la prise en compte des aspects environnementaux dans toutes les décisions relatives à des marchés publics. Les retombées à moyen et à long terme pour la population et les entreprises européennes justifient pleinement cette approche dans la mesure où elle n'impose pas l'utilisation d'une technologie particulière aux pouvoirs adjudicateurs, aux entités adjudicatrices et aux opérateurs.
- (9) L'extension du champ d'application de la directive à des pratiques telles que la prise en crédit-bail, la location et la location-vente de véhicules, 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, ainsi qu'à certains services postaux et de messagerie et aux services de collecte de déchets, permet de couvrir tout l'éventail des marchés publics.
- (10) Les principales parties prenantes sont largement favorables à une définition des véhicules propres qui intègre des exigences de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques provenant des véhicules utilitaires légers et lourds. Pour favoriser par des incitations adéquates la pénétration commerciale des véhicules à émissions faibles ou nulles dans l'Union, il convient d'harmoniser les dispositions prévues par la présente modification en ce qui concerne les marchés publics y afférents avec celles de la législation de l'Union sur les performances en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020<sup>10</sup>. Les mesures mises en œuvre en vertu de la directive modifiée contribueront au respect des exigences prévues par ces normes. Une approche plus ambitieuse en matière de marchés publics peut exercer un important effet de stimulation supplémentaire sur le marché.
- (11) Les véhicules utilitaires légers et les véhicules utilitaires lourds sont utilisés à des fins différentes et présentent un degré de maturité différent sur le marché, de sorte que les dispositions relatives aux marchés publics gagneraient à en tenir compte. L'analyse d'impact a montré la valeur ajoutée d'une approche fondée sur les carburants de substitution en attendant que des exigences neutres sur le plan technologique aient été fixées au niveau de l'Union en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds, que la Commission entend proposer à l'avenir. Elle a également confirmé que les marchés des autobus urbains à émissions faibles ou nulles présentent une plus grande maturité, tandis que les marchés des camions à émissions faibles ou nulles se trouvent à un stade de développement moins avancé.

---

<sup>10</sup> COM(2017) 676 final.

- (12) L'établissement, au niveau des États membres, d'objectifs minimaux en matière de marchés publics relatifs aux véhicules propres à l'horizon 2025 et 2030 devrait offrir des garanties stratégiques sur les marchés qui demandent des investissements dans la mobilité à taux d'émissions faible ou nul. Les objectifs minimaux favorisent la création de marchés dans l'ensemble de l'Union. Ils laissent suffisamment de temps pour adapter les procédures de passation des marchés publics et donnent un signal clair au marché. L'analyse d'impact permet de constater que les États membres tendent à fixer davantage d'objectifs en fonction de leurs capacités économiques et de la gravité du problème. Il convient d'assigner des objectifs différents aux États membres selon leurs capacités économiques (produit intérieur brut par habitant) et leur exposition à la pollution (densité de population urbaine). Les objectifs minimaux en matière de marchés publics devraient s'accompagner de l'obligation faite aux pouvoirs adjudicateurs, aux entités adjudicatrices et aux opérateurs d'intégrer les aspects importants des problématiques de l'énergie et de l'environnement dans leurs procédures d'adjudication. L'analyse d'impact territoriale de la présente directive modifiée établit que l'impact sera réparti de façon homogène entre les régions de l'Union.
- (13) L'impact peut être maximisé en ciblant les marchés publics relatifs aux véhicules propres en fonction des zones dans lesquelles le niveau de pollution atmosphérique est relativement élevé. Les pouvoirs publics des États membres sont encouragés à cibler particulièrement ces zones lorsqu'ils mettent en œuvre leurs objectifs minimaux nationaux et à rendre compte de ces mesures ciblées dans les rapports à présenter au titre de la directive modifiée.
- (14) Le calcul du coût du cycle de vie est un outil important pour permettre aux entités adjudicatrices et aux pouvoirs adjudicateurs de prendre en compte les coûts énergétiques et environnementaux pendant le cycle de vie du véhicule, y compris le coût des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants sur la base d'une méthode de calcul pertinente pour déterminer leur valeur monétaire. Étant donné le peu d'usage qui est fait de la méthode de calcul des coûts liés à l'utilisation d'un véhicule pendant toute sa durée de vie au sens de la directive 2009/33/CE et compte tenu des informations fournies par les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices sur l'utilisation de leurs propres méthodes adaptées à leur situation et à leurs besoins propres, il n'y a pas lieu de prévoir de méthode obligatoire mais les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices ou les opérateurs devraient être en mesure de choisir la méthode de calcul du coût du cycle de vie de leur choix dans le cadre de leurs procédures de passation de marchés publics.
- (15) 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 premier rapport intermédiaire devrait être présenté 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. Pour réduire au minimum la charge administrative pesant sur chaque organisme public et obtenir une vue d'ensemble effective, il convient de favoriser la simplicité des rapports. La Commission se chargera d'établir des rapports complets sur les véhicules à émissions faibles ou nulles et les véhicules utilisant des carburants de substitution en relation avec le vocabulaire commun de l'Union pour les marchés publics. Les codes spécifiques du vocabulaire commun pour les marchés publics faciliteront l'enregistrement et le suivi dans le cadre de la base de données TED.

- (16) La pénétration des véhicules propres sur le marché peut également être favorisée par des aides publiques ciblées à l'échelon national ou de l'UE. Les finalités de ces aides comprennent un meilleur échange des connaissances et l'harmonisation des procédures de passation des marchés publics afin de permettre des actions à une échelle suffisamment importante pour générer des réductions de coûts et des incidences sur le marché. La possibilité d'accorder des aides publiques à la promotion du développement des infrastructures nécessaires à la distribution de carburants alternatifs est reconnue par les lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020<sup>11</sup>. Les dispositions du traité, et notamment ses articles 107 et 108, continueront toutefois à s'appliquer à ces aides publiques.
- (17) Afin d'assurer la réalisation des objectifs de la présente directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes 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 CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds pour une période de cinq ans à compter du *[insérer la date d'entrée en vigueur]*. Cette période devrait ensuite être tacitement prorogée pour des périodes identiques, à moins que le Parlement européen ou le Conseil ne s'y oppose. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (18) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir instaurer une dynamique de demande pour les véhicules propres à l'appui d'une transition vers une mobilité à faible taux d'émissions, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les seuls États membres et peuvent donc, dans l'optique d'un cadre stratégique commun à long terme et pour des raisons d'échelle, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (19) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs<sup>12</sup>, les États membres se sont engagés à accompagner, dans les cas où cela est justifié, la notification de leurs mesures de transposition d'un ou de plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.
- (20) Il convient, dès lors, de modifier la directive 2009/33/CE en conséquence,

---

<sup>11</sup> JO C 200 du 28.6.2014, p. 1.

<sup>12</sup> JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

*Article premier*

La directive 2009/33/CE est modifiée comme suit:

(1) Le titre est remplacé par le texte suivant:

«Directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions».

(2) L'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

**Champ d'application**

La présente directive s'applique aux contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-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 2014/24/UE et 2014/25/UE;

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 du Parlement européen et du Conseil<sup>13</sup>;

c) aux contrats de services publics portant sur des services de transport figurant dans le tableau 1 de l'annexe qui excèdent un seuil à établir par les États membres ne dépassant pas le montant des seuils fixé par l'article 4 de la directive 2014/24/UE et l'article 15 de la directive 2014/25/UE.».

(3) L'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

**Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

1. "pouvoirs adjudicateurs", les pouvoirs adjudicateurs définis à l'article 2, paragraphe 1, point 1), de la directive 2014/24/UE et à l'article 3 de la directive 2014/25/UE;

2. "entités adjudicatrices", les entités adjudicatrices définies à l'article 4 de la directive 2014/25/UE;

3. "véhicule de transport routier", un véhicule relevant de l'annexe II, section A, points 1 et 2, de la directive 2007/46/CE<sup>14</sup>.

4. "véhicule propre",

<sup>13</sup> Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

<sup>14</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

a) un véhicule de catégorie M1 ou M2 dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/km et les émissions de polluants en conditions de conduite réelles se situent en deçà d'un pourcentage des limites d'émission applicables visées dans le tableau 2 de l'annexe, ou

b) un véhicule de catégorie N1 dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/km et les émissions de polluants en conditions de conduite réelles se situent en deçà d'un pourcentage des limites d'émission applicables visées dans le tableau 2 de l'annexe, ou

c) un véhicule de catégorie M3, N2 ou N3 défini dans le tableau 3 de l'annexe.».

(4) L'article 4 *bis* suivant est inséré:

«Article 4 *bis*

#### **Délégation de pouvoirs**

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 *bis* afin d'actualiser le tableau 3 de l'annexe en y indiquant les seuils d'émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement et de polluants atmosphériques pour les véhicules utilitaires lourds lorsque les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules seront en vigueur au niveau de l'Union.».

(5) L'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

#### **Objectifs minimaux en matière de marchés publics**

1. Les États membres veillent à ce que l'achat, la prise en crédit-bail, la location ou la location-vente de véhicules de transport routier ainsi que les contrats de service public portant sur le transport public de passagers par route et par chemin de fer et les contrats de service public visés à l'article 3 de la présente directive répondent aux objectifs minimaux en matière de marchés publics visés dans le tableau 4 de l'annexe pour les véhicules utilitaires légers et dans le tableau 5 de l'annexe pour les véhicules utilitaires lourds.

2. Les autorités des États membres peuvent imposer des exigences minimales plus strictes que celles visées dans l'annexe de la présente directive.

(6) Les articles 6 et 7 sont supprimés.

(7) Un nouvel article 8 *bis* est inséré:

«Article 8 *bis*

#### **Exercice de la délégation**

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visé à l'article 4 *bis* est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [insérer la date d'entrée en vigueur]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4 *bis* peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».

5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4 *bis* n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prorogé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».

(8) L'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«1. La Commission est assistée par un comité.

Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président du comité le décide ou qu'une majorité simple des membres du comité le demandent.».

(9) L'article 10 est modifié comme suit:

(a) le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

«1. Tous les trois ans à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2027, à la suite des rapports transmis par les États membres, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive et sur les mesures prises par chaque État membre pour en assurer la mise en œuvre effective.»;

(b) les paragraphes 4 et 5 suivants sont ajoutés:

«4. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2026, et tous les trois ans par la suite, les États membres soumettent à la Commission un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2023, les États membres soumettent à la Commission un rapport intermédiaire. Ce rapport contient des informations sur les mesures prises pour mettre en œuvre la présente directive, notamment sur le nombre et les catégories de véhicules ayant fait l'objet de marchés publics de la part d'autorités ou d'entités, sur le dialogue mené entre les différents niveaux de gouvernance, sur les intentions des États membres en ce qui concerne la présentation des rapports visés ci-dessus, ainsi que toute autre information utile. Il convient que les informations suivent les catégories prévues par le règlement n° 2195/2002 relatif

au vocabulaire commun pour les marchés (CPV) <sup>15</sup> telles qu'elles figurent dans l'annexe.

5. La Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, des lignes directrices sur le contenu des rapports des États membres visés au paragraphe 4.»

(10) L'annexe est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente décision.

#### *Article 2*

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le XXXX [*insérer la date correspondant à 24 mois après la date d'entrée en vigueur*]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

#### *Article 3*

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

#### *Article 4*

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*  
*Le président*

*Par le Conseil*  
*Le président*

---

<sup>15</sup> JO L 340 du 16.12.2002, p. 1.