

Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

2005/0283(COD) - 22/10/2008 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

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.