

Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

2005/0283(COD) - 18/04/2013 - Document de suivi

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 d'acheteurs que du côté des constructeurs.

Orientations supplémentaires : il s'avère 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'intention de leurs membres respectifs afin de les sensibiliser davantage à la directive, comme l'a 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 d'en 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**.