Promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions

2017/0291(COD) - 08/11/2017 - Document de base législatif

OBJECTIF: promouvoir les véhicules propres et économes en énergie dans les marchés publics.

ACTE PROPOSÉ: Directive du Parlement européen et du Conseil.

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN: le Parlement européen décide conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE: la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (la directive «véhicules propres») prévoit 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.

Une évaluation ex post réalisée en 2015 a montré que la directive comportait **de sérieuses lacunes** (ex : champ d'application trop restreint, absence d'une définition, imprécision ou extrême complexité des dispositions relatives à l'achat de véhicules). Jusqu'à présent, les organismes publics n'ont acheté que de faibles volumes de véhicules propres.

Les marchés publics peuvent insuffler une dynamique de demande forte dans le domaine des véhicules propres. C'est pourquoi la Commission présente **une nouvelle initiative en vue d'accroître la pénétration des véhicules propres sur le marché dans le cadre de marchés publics**. Actuellement, ce taux de pénétration 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.

La proposition s'inscrit dans le prolongement de la stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions de la Commission, adoptée en juillet 2016. Cette stratégie confirme que, pour satisfaire aux engagements pris par l'UE lors de la COP21 qui s'est tenue à Paris en 2015, la décarbonation du secteur des transports doit être accélérée.

ANALYSE D'IMPACT: l'option privilégiée consiste dans l'introduction d'une définition des véhicules propres basée sur des seuils d'émissions et la 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.

CONTENU: la Commission propose de **réviser la directive «véhicules propres»** de façon à garantir 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.

La proposition se limite 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.

Concrètement, la révision proposée:

- **élargit le champ d’application de la directive** 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;
- **introduit une définition des véhicules utilitaires légers propres** basée sur un seuil d’émissions combinées de CO_2 et de polluants atmosphériques;
- **fixe, 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_2 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;
- **introduit un cadre pour la présentation de rapports et le suivi**: un premier rapport intermédiaire devrait 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.

ACTES DÉLÉGUÉS: la Commission pourrait adopter des actes délégués 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_2 des véhicules utilitaires lourds** lorsque les normes de performance en matière d’émissions de CO_2 de ces véhicules seront en vigueur au niveau de l'Union.