

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

2017/0291(COD) - 15/10/2018 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire a adopté le rapport d'Andrzej GRZYB (PPE, PL) sur 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.

Titre et champ d'application: la directive 2009/33/UE concernerait la promotion de véhicules de transport routier propres dans les marchés publics à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions.

La directive 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.

Exemptions: les États membres pourraient exempter des exigences prévues par la directive les contrats d'achat, de location, de location, de location-vente ou de post-équipement de véhicules qui ne sont pas soumis à la réception par type ou à la réception individuelle sur leur territoire.

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 et incluent des dispositions contractuelles pour garantir la réelle utilisation des carburants de substitution.

Aux fins du calcul des objectifs minimaux en matière de marchés publics, la date du marché public prise en compte serait la **date de l'achèvement 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.

Les États membres devraient veiller à ce que le **coût** du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés dans la directive ne soit pas répercuté sur les collectivités locales et que des ressources financières suffisantes soient mises à la disposition des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices.

Ressources financières: les députés ont 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 sur les marchés publics au titre de la directive modifiée devraient fournir une vue d'ensemble claire du marché afin de permettre un suivi efficace de la mise en œuvre. Les États membres devraient soumettre à la Commission un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive au plus tard le 18 avril 2026, puis tous les trois ans. Au plus tard le 18 avril 2027, la Commission réexaminerait la directive 2009/33/CE et toute autre législation pertinente relative aux carburants de substitution, en tenant compte des émissions de CO₂ du cycle de vie et des émissions de CO₂ du puits aux roues des véhicules.

Les députés ont également 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.