

Jeudi 25 octobre 2018

P8\_TA(2018)0424

**Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie \*\*\*I****Amendements du Parlement européen, adoptés le 25 octobre 2018, à 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 (COM(2017)0653 — C8-0393/2017 — 2017/0291(COD))<sup>(1)</sup>**

(Procédure législative ordinaire: première lecture)

(2020/C 345/50)

**Amendement 1****Proposition de directive****Considérant 2***Texte proposé par la Commission*

- (2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>(21)</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 d'initiatives, parmi lesquelles le recours aux marchés publics axés sur les véhicules propres.

<sup>(21)</sup> COM(2016)0501 final.

*Amendement*

- (2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>(21)</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 **et l'environnement** provenant des transports. Ces objectifs peuvent être atteints par une panoplie d'initiatives, parmi lesquelles **des mesures favorisant le transfert modal vers les transports publics, et** le recours aux marchés publics axés sur les véhicules propres.

<sup>(21)</sup> COM(2016)0501 final.

<sup>(1)</sup> La question a été renvoyée à la commission compétente, aux fins de négociations interinstitutionnelles, conformément à l'article 59, paragraphe 4, quatrième alinéa, du règlement intérieur (A8-0321/2018).

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 2**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 4**

---

*Texte proposé par la Commission*

- (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>(23)</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.

---

<sup>(23)</sup> COM(2017)0283 final.

---

*Amendement*

- (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>(23)</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. ***La promotion de véhicules durables devrait aller de pair avec la poursuite du développement des transports publics, car il s'agit du moyen le plus rapide et le plus rentable de diminuer le nombre de véhicules sur les routes et, par conséquent, d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les émissions.***

---

<sup>(23)</sup> COM(2017)0283 final.

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 3**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 5**

---

*Texte proposé par la Commission*

- (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.

---

*Amendement*

- (5) Les nouvelles technologies innovantes contribuent à réduire les émissions des véhicules **ainsi que la pollution sonore, tout en** favorisant la décarbonation du secteur des transports. L'utilisation accrue de véhicules routiers à émissions faibles ou nulles **réduira** les émissions de CO<sub>2</sub> et de certains autres polluants (particules, oxydes d'azote et hydrocarbures non méthaniques) et **permettra ainsi d'améliorer la qualité de l'air dans les villes et d'autres zones polluées, tout en contribuant** à la compétitivité et **à** la croissance de l'industrie européenne sur les marchés mondiaux, qui se tournent de plus en plus vers ce type de véhicules, **et en assurant le développement d'infrastructures pour les carburants de substitution. Le principe de la neutralité technologique doit par ailleurs constituer le premier fondement de tous les efforts visant à garantir et à stimuler un environnement compétitif et à encourager le développement de la recherche et de l'innovation dans ce domaine. Afin de réduire la pollution atmosphérique et sonore et de respecter les normes de l'Union en matière de qualité de l'air dans les zones urbaines et rurales, il convient d'adopter des politiques et des mesures concrètes et ambitieuses, parmi lesquelles le recours à des marchés publics pour des véhicules propres en termes d'émission.**

**Amendement 4**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 5 bis (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

- (5 bis) **Selon les estimations, le prix d'un véhicule électrique à batterie arrivera à parité avec celui d'un véhicule à moteur à combustion interne entre 2020 et 2028. En outre, plusieurs équipementiers ont annoncé des cas de parité des prix en 2020 pour certains nouveaux modèles. Compte tenu des coûts d'utilisation inférieurs des véhicules électriques à batterie, la parité du coût total de possession sera atteinte avant la parité du prix d'achat, normalement 2 à 6 ans plus tôt.**

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 5****Proposition de directive****Considérant 5 ter (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

*(5 ter) Selon les prévisions de marché, les véhicules propres, tels que les voitures intégralement électriques, vont devenir beaucoup moins chers et très compétitifs et leur utilisation va devenir même moins coûteuse que celle des véhicules conventionnels dans les années 2020, notamment si l'on considère le coût total de possession, du fait de la diminution du coût des batteries mais également d'autres baisses de coûts résultant du moindre prix du carburant et des moindres coûts d'entretien d'un véhicule électrique.*

**Amendement 6****Proposition de directive****Considérant 5 quater (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

*(5 quater) Tandis que l'Union est à la pointe de la recherche et des innovations écologiques à haute valeur ajoutée, c'est la région Asie-Pacifique qui accueille les plus grands fabricants d'autobus et de batteries. De même, l'évolution du marché mondial des véhicules électriques à batterie est tirée par la Chine et les États-Unis, qui représentent ensemble environ 60 % de ce marché, contre 28 % pour l'Union. L'Union a donc besoin d'une politique ambitieuse afin de stimuler l'innovation et de favoriser davantage la compétitivité et la croissance de l'industrie européenne sur le marché mondial en pleine expansion des véhicules propres et des infrastructures technologiques associées.*

**Amendement 7****Proposition de directive****Considérant 5 quinquies (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

*(5 quinquies) L'Union doit développer davantage les incitations en faveur du développement technologique de batteries recyclables et durables, qu'il convient de fabriquer avec l'exigence de réduire au minimum leur empreinte environnementale.*

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 8**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 5 sexies (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 sexies) **Pour être conforme aux objectifs de durabilité, la fabrication des batteries devrait avoir des incidences minimales sur l'environnement, au sein de l'Union et en dehors de celle-ci, en particulier en ce qui concerne le processus d'extraction des matériaux utilisés pour leur fabrication. Il convient de tenir compte des gaz à effet de serre émis tout au long du processus de fabrication. La Commission devrait proposer, dans la logique de la révision de la directive 2006/66/CE, des objectifs ambitieux de recyclabilité des batteries.**

**Amendement 9**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 6**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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>(24)</sup> et 2014/25/UE <sup>(25)</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.

<sup>(24)</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 65.

<sup>(25)</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 243.

(6) Par leur politique en matière de marchés publics, les pouvoirs publics peuvent créer et soutenir des marchés de produits et de services innovants, **dans la mesure où les dépenses publiques relatives aux biens, aux travaux et aux services représentent environ 14 % du PIB, soit environ 1,8 milliard d'euros par an.** Les directives 2014/24/UE <sup>(24)</sup> et 2014/25/UE <sup>(25)</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, **conformément aux exigences environnementales des biens achetés (y compris les véhicules).** 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. **Pour atteindre ces objectifs, la directive devrait fixer des normes claires et transparentes et établir une méthode simple de calcul des objectifs en matière de marchés publics.**

<sup>(24)</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 65.

<sup>(25)</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 243.

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 10**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 6 bis (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

*(6 bis) La disponibilité d'infrastructures de recharge et de ravitaillement est une condition préalable à toute opération de transport s'appuyant sur des véhicules à carburants de substitution, y compris à des fins de transport public. Il convient dès lors de renforcer les dispositions de la directive 2014/94/UE qui visent à promouvoir les infrastructures pour carburants de substitution à destination des transports publics. En l'absence de révision, il est souhaitable que la Commission élabore un plan d'action relatif aux infrastructures pour les transports publics.*

**Amendement 11**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 6 ter (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

*(6 ter) Les États membres devraient être autorisés à charger les gestionnaires de réseaux de distribution de posséder, développer, gérer et exploiter une masse critique minimale de bornes de recharge installées sur la voie publique librement accessibles par tous les fournisseurs d'électricité, afin de mettre à disposition un nombre suffisant de points de recharge.*

**Amendement 12**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 6 quater (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

*(6 quater) Il convient d'encourager les États membres à examiner les possibilités de soutenir l'utilisation de véhicules à très faibles émissions dans les services publics et de réduire les coûts y afférents, par exemple en accordant, pour les véhicules à très faibles émissions, des exonérations ou des abattements sur les taxes sur l'énergie.*

Jeudi 25 octobre 2018

## Amendement 13

## Proposition de directive

## Considérant 8

Texte proposé par la Commission

- (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.

Amendement

- (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 **et économes en énergie** 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.

## Amendement 14

## Proposition de directive

## Considérant 9

Texte proposé par la Commission

- (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.

Amendement

- (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 **ainsi que le post-équipement** 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, **sans effets rétroactifs de la présente directive sur les contrats existants. En outre, la Commission devrait étudier la possibilité de passer des marchés publics propres en ce qui concerne d'autres modes de transport.**

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 15**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 10**

---

Texte proposé par la Commission

- (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>(26)</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.

---

<sup>(26)</sup> COM(2017)0676.

---

Amendement

- (10) **La directive modifiée devrait contribuer à la** 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 **nulles** ou **faibles** 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>(26)</sup>. Les mesures mises en œuvre **conformément à la présente** directive contribueront **également** au respect des exigences prévues par ces normes **et faciliteront le déploiement des infrastructures connexes de recharge**. Une approche plus ambitieuse en matière de marchés publics **exercera** un important effet de stimulation supplémentaire sur le marché.

---

<sup>(26)</sup> COM(2017)0676.

**Amendement 16**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 10 bis (nouveau)**

---

Texte proposé par la Commission

- (10 bis) **Afin d'améliorer la qualité de l'air dans les municipalités, il est essentiel de renouveler les parcs de véhicules pour qu'ils respectent les normes définissant les véhicules propres. De plus, les principes de l'économie circulaire imposent l'extension de la durée de vie des produits. Par conséquent, il convient de tenir également compte des véhicules post-équipés pour répondre aux normes des véhicules propres dans la réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics définis dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe.**

---

Amendement

Jeudi 25 octobre 2018

## Amendement 17

## Proposition de directive

## Considérant 10 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 ter) Les véhicules à émissions nulles à l'échappement peuvent également laisser une empreinte environnementale importante en raison du processus de fabrication de leurs composants et de leur niveau de recyclabilité ainsi que de l'efficacité de la production de leur carburant. Par conséquent, les technologies qui répondent à ces problèmes, comme les batteries durables et recyclables, devraient bénéficier d'un niveau de soutien plus élevé en termes de réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics définis dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe. La recherche et le développement dans ces technologies devraient également être encouragés dans d'autres politiques de l'Union.

## Amendement 18

## Proposition de directive

## Considérant 10 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 quater) La comptabilisation des émissions de CO<sub>2</sub> devrait se fonder sur une approche «du puits à la roue» afin de refléter fidèlement l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en carburant, de la phase d'extraction à l'échappement. Cela permettra de rendre compte plus fidèlement des émissions totales d'un véhicule particulier. Par conséquent, la Commission devrait mettre en place une méthode de contrôle des émissions «du puits à la roue» au plus tard le 31 décembre 2022.

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 19**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 11**

---

*Texte proposé par la Commission*

- (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**.

---

*Amendement*

- (11) **Les véhicules à deux et trois roues**, 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. **Il devrait également être reconnu** que les marchés des autobus urbains à émissions faibles ou nulles **ont connu** une **expansion récente**, tandis que les marchés des camions à émissions faibles ou nulles se trouvent à un stade **initial** de développement.

**Amendement 20**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 11 bis (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

- (11 bis) **Le potentiel de réduction des émissions par l'intermédiaire des seuls marchés publics est limité et les émissions des transports publics ne représentent qu'une petite partie des émissions provenant du secteur des transports. Il convient dès lors d'encourager les États membres à réglementer l'acquisition de véhicules propres par les autres propriétaires de parcs de véhicules, tels que les compagnies de taxi, les entreprises de location de voitures et les sociétés organisant du covoiturage.**

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 21**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 12**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

(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.

---

*Amendement*

---

(12) L'établissement, au niveau des États membres, d'objectifs minimaux en matière de marchés publics relatifs aux véhicules propres à **atteindre 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.

**Amendement 22**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 12 bis (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

---

*Amendement*

---

(12 bis) **Dans sa recommandation au Conseil et à la Commission du 4 avril 2017 à la suite de l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile<sup>(10bis)</sup>, le Parlement européen invite les États membres à encourager les politiques de passation de marchés publics écologiques via l'achat de véhicules à émission nulle et de véhicules à très faibles émissions par les autorités publiques pour leurs propres parcs automobiles ou pour des programmes (semi-)publics de partage de voitures et à éliminer au fur et à mesure les nouvelles voitures qui émettent du CO<sub>2</sub> d'ici 2035.**

<sup>(10bis)</sup> JO C 298 du 23.8.2018, p. 140.

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 23**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 13**

---

*Texte proposé par la Commission*

- (13) L'impact peut être maximalisé 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.

---

*Amendement*

- (13) L'impact peut être maximalisé en ciblant les marchés publics relatifs aux véhicules propres en fonction des zones dans lesquelles le niveau de pollution atmosphérique **et sonore** 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. **Dans le but d'éviter une charge disproportionnée et d'optimiser les résultats potentiels de la présente directive, il convient de fournir une assistance technique adéquate aux autorités publiques.**

**Amendement 24**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 13 bis (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

- (13 bis) **La directive modifiée devrait contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, ainsi qu'à promouvoir le transport routier public propre. Elle devrait éviter de décourager le développement de transports propres non routiers comme les tramways et les métros.**

**Amendement 25**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 13 ter (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

- (13 ter) **Si des produits commercialisables et aboutis sur le plan technologique ne sont pas développés, il sera difficile d'atteindre les seuils fixés par la présente directive. Pour assurer une mise à jour régulière des informations sur l'évolution dans ce domaine, il convient que la Commission publie tous les deux ans un rapport pour déterminer s'il existe des solutions commercialisables en matière de véhicules propres. La Commission et les États membres devraient en outre prévoir des contributions financières et non financières plus importantes afin d'accélérer la commercialisation de tels véhicules.**

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 26**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 13 quater (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 quater) *Au vu de la différence considérable que présente la marge financière des opérateurs de transport privés susceptibles d'utiliser des véhicules à carburants de substitution, potentiellement plus chers, il convient de prévoir des mécanismes visant à garantir des conditions de concurrence équitables entre les opérateurs de transport publics et privés dans les procédures d'appels d'offres, et que les coûts de mise en conformité avec les objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés par la présente directive ne soient pas supportés en fin de compte par les autorités locales, en particulier les petites municipalités, ou n'entraînent pas une externalisation des coûts supplémentaires qui se présentent, par l'augmentation du prix des tickets et des taxes locales ou la réduction de l'offre de transports publics.*

**Amendement 27**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 15**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(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.**

(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 rapport **préliminaire** devrait **tout d'abord** être présenté **par les États membres à la Commission** en 2023, **dans le cadre des rapports présentés au titre des actes législatifs de l'Union relatifs à la passation de marchés publics et à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux**, 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. **Ces rapports devraient contenir des informations sur les mesures prises pour mettre en œuvre la directive 2009/33/CE et suivre les catégories qui figurent dans le vocabulaire commun de l'Union pour les marchés publics. La Commission devrait présenter régulièrement des rapports au Parlement européen et au Conseil sur la mise en œuvre de la directive 2009/33/CE. La Commission devrait également évaluer s'il serait possible de faire entrer les engins de chantier de construction dans le champ d'application de la directive 2009/33/CE et, le cas échéant, élaborer une méthode pour définir un «engin de chantier de construction propre».**

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 28**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 15 bis (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

(15 bis) *Afin de mieux informer les futurs décideurs du secteur grâce à une comptabilisation plus fidèle des émissions totales d'un véhicule particulier, qui tienne compte de l'intégralité de la chaîne de valeur, il convient que la Commission propose une méthode de comptage des émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie et des émissions de CO<sub>2</sub> «du puits à la roue» des véhicules. Il conviendra de tenir compte de ces émissions lorsque la Commission procédera à la révision de la directive 2009/33/CE et de tout autre acte législatif pertinent en matière de carburants de substitution.*

**Amendement 29**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 16**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

(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>(27)</sup>. Les dispositions du traité, et notamment ses articles 107 et 108, continueront toutefois à s'appliquer à ces aides publiques.

(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. **De même, il convient d'encourager les programmes régionaux pilotes, en particulier lorsqu'il s'agit d'interconnecter des espaces urbains et ruraux.** 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>(27)</sup>. Les dispositions du traité, et notamment ses articles 107 et 108, continueront toutefois à s'appliquer à ces aides publiques.

---

<sup>(27)</sup> JO C 200 du 28.6.2014, p. 1.

---

<sup>(27)</sup> JO C 200 du 28.6.2014, p. 1.

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 30**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 16 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

---

Amendement

---

*(16 bis) En vue de réaliser de nouvelles réductions des émissions et des polluants atmosphériques, il convient d'encourager les États membres, le cas échéant, à appliquer différentes mesures d'incitation et différents mécanismes en faveur du développement du parc dans d'autres secteurs que ceux réglementés par la directive modifiée.*

**Amendement 31**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 16 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

---

Amendement

---

*(16 ter) Les États membres devraient garantir que le coût de mise en conformité avec les objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés par la présente directive n'est pas supporté en fin de compte par les autorités locales, et que des ressources financières suffisantes sont mises à la disposition des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices.*

**Amendement 32**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 16 quater (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

---

Amendement

---

*(16 quater) Des mesures de soutien ciblées en faveur de la passation de marchés pour les véhicules propres s'imposent. Afin de contribuer à la réalisation des objectifs de la présente directive, les États membres devraient élargir leurs mesures d'incitation, financières et non financières, afin d'accélérer la pénétration des véhicules propres sur le marché.*

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 33**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 16 quinquies (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

*(16 quinquies) L'imposition par la présente directive d'objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules utilitaires légers et lourds nécessitera des ressources financières supplémentaires pour les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices. La politique budgétaire et financière de l'Union après 2020 devrait dès lors en tenir compte afin de fournir un soutien financier suffisant aux pouvoirs adjudicateurs et aux entités adjudicatrices. Cet objectif devrait se retrouver dans le futur cadre financier pluriannuel et dans la réglementation relative à la finance durable et aux institutions financières de l'Union.*

**Amendement 34**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 16 sexies (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

*(16 sexies) Pour inciter les autorités publiques à acheter des véhicules propres et les États membres à investir dans le déploiement d'infrastructures pour les carburants de substitution, mais également pour éviter que ces achats ne se traduisent éventuellement par une augmentation des prix pour les passagers, la politique budgétaire et financière de l'Union après 2020 devrait soutenir les pouvoirs adjudicateurs. Cet objectif devrait se retrouver dans le futur cadre financier pluriannuel et dans la réglementation relative à la finance durable et aux institutions financières de l'Union. En outre, les États membres devraient élargir leurs mesures d'incitation, financières et non financières, et envisager des audits environnementaux, afin d'accélérer la pénétration des véhicules propres sur le marché. Ces efforts réduiront les investissements initiaux élevés en vue de la modification des infrastructures et soutiendront la décarbonation des transports.*

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 35**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 16 septies (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 septies) *Dans l'actuel cadre financier pluriannuel (CFP), l'Union dispose d'une palette de fonds divers qu'elle peut mettre en œuvre à l'appui des États membres, des autorités locales et des opérateurs concernés dans le contexte de leur transition vers une mobilité durable. Pour la période 2014-2020, l'Union a alloué 13,7 milliards d'euros au titre des Fonds structurels et d'investissement européens au financement de la mobilité urbaine. Horizon 2020, le programme de recherche de l'Union, apportera quelque 200 millions d'euros à la mobilité urbaine et 650 millions d'euros aux villes intelligentes, tandis que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe consacrera environ 200 millions d'euros à des appels à propositions pour les nœuds urbains. La Commission et les États membres devraient, dans le contexte du prochain CFP, continuer d'appuyer les projets de mobilité urbaine durable et de développer les synergies nécessaires entre les divers programmes et sources de financement. Il convient notamment de renforcer les liens entre la mobilité urbaine, la nouvelle stratégie numérique et l'union de l'énergie, comme avec la possibilité, dans le cas du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, de financer, avec un taux de cofinancement préférentiel, les projets de synergie dans les transports qui comportent des éléments relevant du domaine de l'énergie et des télécommunications et qui recèlent un important potentiel pour des projets urbains.*

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 36**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 16 octies (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

**(16 octies)** *Il convient de promouvoir une utilisation plus ciblée des instruments financiers de l'Union, tels que le Fonds européen pour les investissements stratégiques ou l'initiative pour des transports plus propres de la Banque européenne d'investissement, qui peuvent contribuer au financement des parcs de véhicules et des équipements. Il y a lieu, à cet effet, de mettre davantage de services de conseil financier et technique à la disposition des autorités locales et des opérateurs locaux, par l'intermédiaire, par exemple, de la plateforme européenne de conseil en investissement, de JASPERS et JESSICA, ou encore de fi-compass, afin de renforcer leurs capacités institutionnelles, d'améliorer la préparation et la mise en œuvre de projets et d'optimiser l'utilisation des fonds et des instruments financiers de l'Union, y compris au regard de la réduction des risques pour les marchés innovants.*

**Amendement 37**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 16 nonies (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

**(16 nonies)** *Les autorités publiques devraient également être encouragées à se fournir en véhicules suivant le principe de l'offre économiquement la plus avantageuse visé à l'article 82 de la directive 2014/25/UE, compte tenu du rapport coût-efficacité du véhicule sur toute sa durée de vie ainsi que d'aspects environnementaux et sociaux.*

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 38****Proposition de directive****Considérant 16 decies (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

*(16 decies) Afin de maximiser l'incidence des investissements, la mobilité et l'aménagement urbain devraient être mieux coordonnés, au moyen par exemple de plans de mobilité urbaine durable (PMUD). Il s'agit de plans qui sont élaborés dans des domaines d'action donnés et en coopération avec différents échelons de gouvernance et qui combinent divers modes de transport, la sécurité routière, l'acheminement de marchandises, la gestion de la mobilité et les systèmes de transport intelligents. Les PMUD peuvent jouer un rôle important dans la réalisation des objectifs de l'Union en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ainsi que de la pollution atmosphérique et sonore. Leur application devrait donc constituer un élément important à prendre en compte dans le financement de projets de l'Union dans le domaine des transports urbains, y compris au regard de l'application de la présente directive modifiée. À cet égard, la Commission devrait fournir aux autorités compétentes les conseils et le soutien technique nécessaires à l'élaboration des PMUD, dans le plein respect du principe de subsidiarité.*

**Amendement 39****Proposition de directive****Considérant 16 undecies (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

*(16 undecies) Outre le fait qu'ils stimulent l'utilisation de véhicules propres, les marchés publics favorisent de nouvelles formes de mobilité. Tandis que les véhicules propres vont faire l'objet de mesures d'incitation et entraîner une accélération du déploiement d'infrastructures dans les zones urbaines, la numérisation va optimiser l'efficacité du transport de passagers et de marchandises. La mobilité multimodale et la mobilité partagée, ainsi que les solutions intégrées pour l'achat de billets, ont un rôle à jouer dans la transition vers la mobilité en tant que service.*

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 40**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 17**

Texte proposé par la Commission

- (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.*

Amendement

supprimé

**Amendement 41**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 18 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

- (18 bis) *Conformément à l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» du 13 avril 2016 <sup>(1 bis)</sup>, il convient d'accorder une attention particulière au suivi des effets de la législation de l'Union. L'évaluation de la directive 2009/33/CE devrait servir de base à l'analyse d'impact d'autres mesures envisagées. Par conséquent, la Commission, sur la base des meilleures et des dernières preuves scientifiques disponibles, devrait évaluer la nécessité d'une révision de ladite directive en tenant compte des émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie et des émissions de CO<sub>2</sub> «du puits à la roue» des véhicules, afin d'assurer la transparence et la responsabilité en ce qui concerne la réalisation des objectifs politiques et devrait proposer, au besoin, les améliorations nécessaires. Le cas échéant, la Commission devrait, à cet égard, réviser également d'autres actes législatifs pertinents en matière de carburants de substitution.*

Amendement

<sup>(1 bis)</sup> JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 42**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 18 ter (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

*(18 ter) Une part non négligeable des marchés publics de transport concernent les transports publics locaux, qui relèvent généralement des pouvoirs publics locaux, dont les moyens financiers sont limités. Les règles régissant les marchés publics pour les véhicules propres ne devraient donc pas se traduire par une hausse notable de la charge financière ni par une externalisation des coûts qui se présentent, par l'augmentation du prix des tickets et des taxes locales ou la réduction de l'offre de transports publics.*

**Amendement 43**  
**Proposition de directive**  
**Considérant 18 quater (nouveau)**

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

*(18 quater) L'Union doit protéger ses constructeurs 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.*

**Amendement 44**  
**Proposition de directive**  
**Article 1 — alinéa 1 — point 1**

Directive 2009/33/CE

Titre

---

*Texte proposé par la Commission*

---

*Amendement*

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

Directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres **dans les marchés publics** à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 45****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 1 bis (nouveau)**

Directive 2009/33/CE

Article 1 — alinéa unique

*Texte en vigueur**Amendement*

La présente directive oblige les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices ainsi que certains opérateurs 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 CO<sub>2</sub> et de certains polluants, afin de promouvoir et stimuler le marché des véhicules de transport routier propres et économes en énergie et d'augmenter la contribution du secteur des transports aux politiques menées par **la Communauté** dans le domaine de l'environnement, du climat et de l'énergie.

**1 bis) L'article premier est remplacé par le texte suivant:**

«La présente directive oblige les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices ainsi que certains opérateurs à tenir compte, lors de l'achat, **la prise en crédit-bail, la location ou la location-vente** 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 CO<sub>2</sub> et de certains polluants, afin de promouvoir et stimuler le marché des véhicules de transport routier propres et économes en énergie et d'augmenter la contribution du secteur des transports aux politiques menées par **l'Union** dans le domaine de l'environnement, du climat et de l'énergie.»

**Amendement 46****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 1 ter (nouveau)**

Directive 2009/33/CE

Article 2 — alinéa unique

*Texte en vigueur**Amendement*

Les États membres peuvent exempter des prescriptions fixées dans la présente directive les contrats d'achat de véhicules visés à l'article 2, paragraphe 3, de la directive 2007/46/CE qui ne font pas l'objet d'une réception par type ou d'une réception individuelle sur leur territoire.

**1 ter) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:**

«Les États membres peuvent exempter des prescriptions fixées dans la présente directive les contrats d'achat, **de prise en crédit-bail, de location ou de location-achat** de véhicules visés à l'article 2, paragraphe 3, de la directive 2007/46/CE qui ne font pas l'objet d'une réception par type ou d'une réception individuelle sur leur territoire.»

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 47****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 2**

Directive 2009/33/CE

Article 3 — alinéa unique — partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

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:

*Amendement*

La présente directive s'applique 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 conclus:

**Amendement 48****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 2**

Directive 2009/33/CE

Article 3 — alinéa unique — point c bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission**Amendement*

**c bis) par les institutions, organes et organismes de l'Union européenne.**

**Amendement 49****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 3**

Directive 2009/33/CE

Article 4 — alinéa unique — point 4

*Texte proposé par la Commission**Amendement*

4) «véhicule propre»,

4) «véhicule propre», **un véhicule, de toute catégorie, qui fonctionne aux carburants alternatifs tels que définis à l'article 2, point 1), de la directive 2014/94/UE, à l'exclusion des biocarburants qui ne sont pas produits à partir des matières premières énumérées à l'annexe IX, partie A, de la directive 2018/... (DER II) ou qui sont produits à partir d'huile de palme (\*), y compris les véhicules hybrides dans lesquels l'électricité n'est utilisée que pour une part de l'utilisation du véhicule, les véhicules à faibles émissions et les véhicules à émissions nulles. Les émissions des véhicules à moteur à combustion interne en conditions de conduite réelles (\*\*) ne peuvent dépasser 80 % des limites d'émission (\*\*\*)**;

Jeudi 25 octobre 2018

Texte proposé par la Commission

Amendement

- 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.».

- (\*) Démontré par un contrat de fourniture ou d'autres moyens d'accès au biocarburant.
- (\*\*) Émissions de particules ultrafines en conditions de conduite réelles en #/km (nombre de particules) d'oxydes d'azote en mg/km (NOx), mesurées conformément à la version applicable de l'annexe IIIA du règlement (UE) 2017/1151.
- (\*\*\*) Limite d'émission applicable visée à l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007.

## Amendement 50

## Proposition de directive

## Article 1 — alinéa 1 — point 3

Directive 2009/33/CE

Article 4 — alinéa unique — point 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- 4 bis) «véhicule à émissions nulles», un véhicule à émissions nulles de CO<sub>2</sub>, de NOx et de particules fines à l'échappement;

## Amendement 51

## Proposition de directive

## Article 1 — alinéa 1 — point 3

Directive 2009/33/CE

Article 4 — alinéa unique — point 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- 4 ter) «véhicules à émissions faibles», un véhicule respectant les niveaux maximaux d'émission visés au tableau 2 de l'annexe;

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 52****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 3**

Directive 2009/33/CE

Article 4 — alinéa unique — point 4 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**4 quater)** «véhicule post-équipé pour répondre aux normes des véhicules propres», un véhicule dont le moteur a été post-équipé de manière à répondre aux normes des véhicules propres au sens du point 4). Dans le cas d'un moteur post-équipé qui fonctionne aux biocarburants au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point i), de la directive 2009/28/CE, aux carburants de synthèse ou aux carburants paraffiniques, le véhicule doit satisfaire aux normes Euro VI ou aux normes ultérieures les plus récentes.

**Amendement 53****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 4**

Directive 2009/33/CE

Article 4 bis

Texte proposé par la Commission

Amendement

**4) L'article 4 bis suivant est inséré:****supprimé****«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.».

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 54****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 5**

Directive 2009/33/CE

Article 5 — paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

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.

*Amendement*

1. Les États membres veillent à ce que l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente **ou le post-équipement pour répondre aux normes des véhicules propres** 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 **propres** et dans le tableau 5 de l'annexe pour les véhicules utilitaires lourds.

**Amendement 55****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 5**

Directive 2009/33/CE

Article 5 — paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission**Amendement*

**1 bis.** *Aux fins du calcul des objectifs minimaux en matière de marchés publics, la date du marché public prise en compte est 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 sont calculés en effectuant la moyenne de tous les contrats signés, pour la première période de référence, entre le jour suivant la date de transposition de la présente directive et le 31 décembre 2024 et, pour la deuxième période de référence, entre le 1<sup>er</sup> janvier 2025 et le 31 décembre 2029.*

*Si les nouveaux objectifs pour la période de référence qui débutera le 1<sup>er</sup> janvier 2030 ne sont pas adoptés en temps voulu, les objectifs fixés pour 2030 continueront de s'appliquer.*

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 56****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 5**

Directive 2009/33/CE

Article 5 — paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**1 ter.** Pour atteindre les objectifs en matière de marchés publics, les entités adjudicatrices se fondent, pour attribuer les marchés, sur l'offre économiquement la plus avantageuse au sens de l'article 82 de la directive 2014/25/UE. Le cahier des charges est défini en tenant compte non seulement du coût total de possession, mais aussi des autres caractéristiques des véhicules, comme l'accessibilité, l'insertion dans le paysage urbain, les niveaux de bruit, l'efficacité énergétique, la recyclabilité des batteries et des composants du véhicule.

**Amendement 57****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 5 bis (nouveau)**

Directive 2009/33/CE

Article 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**5 bis) L'article 5 bis suivant est inséré:**

**«Article 5 bis**

**Ressources financières**

**1.** 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 est 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.

**2.** L'Union met 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.»

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 58****Proposition de directive****Article 1 — paragraphe 1 — point 5 ter (nouveau)**

Directive 2009/33/CE

Article 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**5 ter) L'article 5 ter suivant est inséré:****«Article 5 ter****Plan d'action pour carburants de substitution pour les transports publics**

1. Au plus tard le 31 décembre 2020, la Commission européenne présente au Parlement européen et au Conseil 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.

2. Ce plan d'action comprend des informations sur les instruments de financement de l'Union disponibles et définit clairement les procédures et les modalités de ce soutien, y compris au regard des règles européennes en vigueur en matière d'aides d'État.

3. Le rapport contient également 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.».

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 59****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 5 quater (nouveau)**

Directive 2009/33/CE

Article 5 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**5 quater) L'article 5 quater suivant est inséré:****«Article 5 quater**

**Plateforme de l'Union pour la passation de marchés publics transfrontières et communs pour les véhicules de transport routier à faibles émissions et économes en énergie**

*Afin de faciliter la réalisation des objectifs établis à l'annexe de la présente directive et de réaliser des économies d'échelle, la Commission instaure une plateforme de l'Union pour la passation de marchés publics transfrontières et communs pour les véhicules de transport routier à faibles émissions et économes en énergie. Les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices et les opérateurs visés à l'article 3 peuvent y participer afin de se procurer de tels véhicules ensemble. La Commission veille à ce que cette plateforme soit accessible au public et permette de réunir efficacement toutes les parties intéressées en vue de la mise en commun de leurs ressources. Afin de faciliter la mise en place et l'exécution de tels marchés publics communs, la Commission apporte une assistance technique et élabore des modèles d'accord de coopération. La Commission est habilitée à adopter un acte délégué, conformément à l'article 8 bis, aux fins de l'instauration d'une plateforme de l'Union pour la passation de marchés publics transfrontières et communs pour les véhicules de transport routier à faibles émissions et économes en énergie.».*

**Amendement 60****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 7**

Directive 2009/33/CE

Article 8 bis

Texte proposé par la Commission

Amendement

**7) Un nouvel article 8 bis est inséré:****supprimé****«Article 8 bis****Exercice de la délégation**

Jeudi 25 octobre 2018

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.».

#### Amendement 61

#### Proposition de directive

#### Article 1 — alinéa 1 — point 8

Directive 2009/33/CE

Article 9

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

8) L'article 9 est **supprimé**.

«1. La Commission est assistée par un comité.

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

Jeudi 25 octobre 2018

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.».

#### Amendement 62

##### Proposition de directive

##### Article 1 — alinéa 1 — point 9 — sous-point a

Directive 2009/33/CE

Article 10 — paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

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.

1. Les États membres soumettent à la Commission un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive, qui fait partie des rapports prévus à l'article 83, paragraphe 3, deuxième alinéa, de la directive 2014/24/UE et à l'article 99, paragraphe 3, deuxième alinéa, de la directive 2014/25/UE, au plus tard le 18 avril 2026 et tous les trois ans par la suite. Au plus tard le 18 avril 2023, les États membres soumettent à la Commission un rapport préliminaire.

Ces rapports contiennent 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.

Les informations suivent les catégories prévues par le règlement (CE) n° 2195/2002 relatif au vocabulaire commun pour les marchés (CPV) énumérées au tableau 1 de l'annexe.

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 63****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 9 — sous-point a bis (nouveau)**

Directive 2009/33/CE

Article 10 — paragraphe 2

Texte en vigueur

Amendement

2. Ces rapports évaluent les effets de la présente directive, notamment les options visées à l'article 5, paragraphe 3, et la nécessité d'adopter d'autres mesures, et comportent des propositions, le cas échéant.

Dans ces rapports, la Commission compare, pour chacune des catégories de véhicules figurant au tableau 3 de l'annexe, les nombres absolu et relatif de véhicules acquis correspondant à la meilleure alternative du marché en termes d'incidences énergétiques et environnementales pendant toute leur durée de vie par rapport au marché global de ce type de véhicules, et elle évalue l'incidence des options visées à l'article 5, paragraphe 3, sur le marché. La Commission évalue si d'autres mesures sont nécessaires et y inscrit des propositions, le cas échéant.

a bis) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Le 31 décembre 2022 au plus tard, la Commission propose une méthode de comptage des émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie et des émissions de CO<sub>2</sub> “du puits à la roue” des véhicules.

Le 18 avril 2027 au plus tard, la Commission révisé la directive 2009/33/CE et tout autre acte législatif pertinent en matière de carburants de substitution, en tenant compte des émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie et des émissions de CO<sub>2</sub> “du puits à la roue” des véhicules.»;

**Amendement 64****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 9 — sous-point a ter (nouveau)**

Directive 2009/33/CE

Article 10 — paragraphe 3

Texte en vigueur

Amendement

3. À la date du premier rapport au plus tard, la Commission examine les options visées à l'article 5, paragraphe 3, présente une évaluation de la méthodologie définie à l'article 6 et propose, au besoin, les adaptations appropriées.

a ter) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

«3. Au plus tard le 18 avril 2024, et tous les trois ans par la suite, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive, qui précise les mesures prises par les différents États membres à cet égard et évalue la nécessité de mesures supplémentaires, et est accompagné, le cas échéant, d'une proposition de modification de la présente directive.»;

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 65****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 9 — sous-point b**

Directive 2009/33/CE

Article 10 — paragraphe 4

---

*Texte proposé par la Commission*

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.*

---

*Amendement***supprimé****Amendement 66****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 9 — sous-point b**

Directive 2009/33/CE

Article 10 — paragraphe 5

---

*Texte proposé par la Commission*

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.

---

*Amendement*

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 **1**.

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 67****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 9 — sous-point b bis (nouveau)**

Directive 2009/33/CE

Article 10 — paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**b bis) le paragraphe suivant est ajouté:**

«5 bis. Les États membres peuvent décider de fixer des mécanismes pour réglementer l'acquisition de véhicules propres par les autres propriétaires de parcs de véhicules, tels que les compagnies de taxi et les entreprises organisant du partage de véhicules ou du covoiturage.»;

**Amendement 68****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 9 — sous-point b ter (nouveau)**

Directive 2009/33/CE

Article 10 — paragraphe 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**b ter) le paragraphe suivant est ajouté:**

«5 ter. Au plus tard le 31 décembre 2021, la Commission européenne présente au Parlement européen et au Conseil 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 comprend des informations sur les instruments de financement de l'Union disponibles et définit les modalités de ce soutien, nonobstant les règles européennes existantes en matière d'aides d'État.»;

Jeudi 25 octobre 2018

### Amendement 69

#### Proposition de directive

Article 1 — alinéa 1 — point 9 — sous-point b quater (nouveau)

Directive 2009/33/CE

Article 10 — paragraphe 5 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**b quater) le paragraphe suivant est ajouté:**

*«5 quater. La Commission évalue la nécessité de réviser la législation pertinente en matière de promotion du transport routier propre et économe en énergie au regard de l'utilisation de pneumatiques de catégorie supérieure et rechapés et, le cas échéant, de présenter une proposition législative.»;*

### Amendement 70

#### Proposition de directive

Article 1 — alinéa 1 — point 9 — sous-point b quinquies (nouveau)

Directive 2009/33/CE

Article 10 — paragraphe 5 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

**b quinquies) le paragraphe suivant est ajouté:**

*«5 quinquies. La Commission fournit des informations aux États membres sur les différents fonds de l'Union qui peuvent être utilisés aux fins de la présente directive, tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui soutient le développement de réseaux transeuropéens hautement performants, durables et efficacement interconnectés dans les domaines des transports, le Fonds européen pour les investissements stratégiques ou l'initiative européenne pour des transports plus propres, qui favorise le déploiement de véhicules de transport plus propres et des infrastructures connexes nécessaires.»;*

Jeudi 25 octobre 2018

**Amendement 71****Proposition de directive****Article 1 — alinéa 1 — point 9 — sous-point b sexies (nouveau)**

Directive 2009/33/CE

Article 10 — paragraphe 5 sexies (nouveau)

*Texte proposé par la Commission**Amendement***b sexies) le paragraphe suivant est ajouté:**

*«5 sexies. Les plateformes de conseil jouent un rôle clé dans cette transition en facilitant et en encourageant les investissements et en soutenant les capacités institutionnelles. La Commission renforce dès lors considérablement le rôle et la capacité de la plateforme européenne de conseil en investissement, notamment au moyen d'une présence locale et d'une prise d'initiatives dans la préparation de projets.»*

**Amendement 72****Proposition de directive****Article 2 — paragraphe 1 — alinéa 1***Texte proposé par la Commission**Amendement*

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.

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 **18** mois après la date d'entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

**Amendement 73****Proposition de directive****ANNEXE I**

Directive 2009/33/CE

ANNEXE — tableau 1

*Texte proposé par la Commission*

Tableau 1: Codes du vocabulaire commun pour les marchés publics visés à l'article 3

Code CPV	Description
60112000-6	Services de transport routier public
60130000-8	Services spécialisés de transport routier de passagers
60140000-1	Transport non régulier de passagers

Jeudi 25 octobre 2018

Code CPV	Description
60172000-3	Location d'autobus et d'autocars avec chauffeur
90511000-2	Services de collecte des ordures
60160000-7	Transport routier postal
60161000-4	Services de transport de colis

Amendement

Tableau 1: Codes du vocabulaire commun pour les marchés publics visés à l'article 3

Code CPV	Description
60112000-6	Services de transport routier public
60130000-8	Services spécialisés de transport routier de passagers
60140000-1	Transport non régulier de passagers
60172000-3	Location d'autobus et d'autocars avec chauffeur
90511000-2	Services de collecte des ordures
60160000-7	Transport routier postal
60161000-4	Services de transport de colis
<b>64121100-1</b>	<b>Services de distribution de courrier</b>
<b>64121200-2</b>	<b>Services de livraison de colis</b>
<b>60170000-0</b>	<b>Location de véhicules de transport de personnes avec chauffeur</b>
<b>60171000-7</b>	<b>Location de voitures particulières avec chauffeur</b>
<b>60181000-0</b>	<b>Location de camions avec chauffeur</b>
<b>60180000-3</b>	<b>Location de véhicules de transport de marchandises avec chauffeur</b>
<b>90511100-3</b>	<b>Services de collecte de déchets solides urbains</b>

Jeudi 25 octobre 2018

Code CPV	Description
<b>90511200-4</b>	<b>Services de collecte des ordures ménagères</b>
<b>90511300-5</b>	<b>Services de collecte des déchets sauvages</b>
<b>90511400-6</b>	<b>Services de collecte du papier</b>

**Amendement 74****Proposition de directive****ANNEXE I**

Directive 2009/33/CE

ANNEXE — tableau 2

Texte proposé par la Commission

Tableau 2: Seuils d'émissions pour les véhicules utilitaires légers

Catégories de véhicules	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> g/km	Émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles (*) en pourcentage des limites d'émission (**)	CO <sub>2</sub> g/km	Émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles (*) en pourcentage des limites d'émission
Véhicules de catégorie M1	<b>25</b>	80 %	0	n.d.
Véhicules de catégorie M2	<b>25</b>	80 %	0	n.d.
Véhicules de catégorie N1	<b>40</b>	80 %	0	n.d.

(\*) Émissions de particules ultrafines en conditions de conduite réelles en #/km (nombre de particules) d'oxydes d'azote en mg/km (NOx), mesurées conformément à la version applicable de l'annexe IIIA du règlement (UE) 2017/1151.

(\*\*) Limite d'émission applicable figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 ou dans ses versions ultérieures.

*Amendement*

Tableau 2: Seuils d'émissions pour les véhicules utilitaires légers

Catégories de véhicules	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> g/km	Émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles (*) en pourcentage des limites d'émission (**)	CO <sub>2</sub> g/km	Émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles (*) en pourcentage des limites d'émission
<b>Véhicules de catégorie L</b>	<b>25</b>			
Véhicules de catégorie M1	<b>50</b>	80 %	0	n.d.

Jeudi 25 octobre 2018

Catégories de véhicules	2025		2030	
	CO <sub>2</sub> g/km	Émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles (*) en pourcentage des limites d'émission (**)	CO <sub>2</sub> g/km	Émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles (*) en pourcentage des limites d'émission
Véhicules de catégorie M2	<b>50</b>	80 %	0	n.d.
Véhicules de catégorie N1	<b>50</b>	80 %	0	n.d.
<b>Véhicules de catégorie M3</b>	<b>n.d.</b>			
<b>Véhicules de catégorie N2</b>	<b>n.d.</b>			
<b>Véhicules de catégorie N3</b>	<b>n.d.</b>			

(\*) Émissions de particules ultrafines en conditions de conduite réelles en #/km (nombre de particules) d'oxydes d'azote en mg/km (NO<sub>x</sub>), mesurées conformément à la version applicable de l'annexe IIIA du règlement (UE) 2017/1151.

(\*\*) Limite d'émission applicable figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 ou dans ses versions ultérieures.

#### Amendement 86

#### Proposition de directive

#### ANNEXE I

Directive 2009/33/CE

ANNEXE — tableau 3

Texte proposé par la Commission

Amendement

[...]

**supprimé**

#### Amendements 75 et 85

#### Proposition de directive

#### ANNEXE I

Directive 2009/33/CE

Annexe — tableau 4

Texte proposé par la Commission

Tableau 4: Objectif minimal concernant la part de véhicules utilitaires légers **conformément au tableau 2** dans le total des marchés publics relatifs aux véhicules utilitaires légers au niveau des États membres (\*)

État membre	2025	2030
Luxembourg	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Suède	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>
Danemark	<b>34 %</b>	<b>34 %</b>

Jeudi 25 octobre 2018

État membre	2025	2030
Finlande	35 %	35 %
Allemagne	35 %	35 %
France	34 %	34 %
Royaume-Uni	35 %	35 %
Pays-Bas	35 %	35 %
Autriche	35 %	35 %
Belgique	35 %	35 %
Italie	35 %	35 %
Irlande	35 %	35 %
Espagne	33 %	33 %
Chypre	29 %	29 %
Malte	35 %	35 %
Portugal	27 %	27 %
Grèce	23 %	23 %
Slovénie	20 %	20 %
République tchèque	27 %	27 %
Estonie	21 %	21 %
Slovaquie	20 %	20 %
Lituanie	19 %	19 %
Pologne	20 %	20 %
Croatie	17 %	17 %
Hongrie	21 %	21 %
Lettonie	20 %	20 %
Roumanie	17 %	17 %

Jeudi 25 octobre 2018

État membre	2025	2030
Bulgarie	<b>16 %</b>	<b>16 %</b>

(\*) Les véhicules à émissions nulles à l'échappement sont comptés comme 1 véhicule contribuant au respect de l'obligation. Tous les autres véhicules **qui répondent aux exigences du tableau 2 de la présente annexe** sont comptés comme 0,5 véhicule contribuant au respect de l'obligation.

## Amendement

Tableau 4: Objectif minimal concernant la part de véhicules utilitaires légers dans le total des marchés publics relatifs aux véhicules utilitaires légers au niveau des États membres <sup>(1)</sup>, <sup>(2)</sup>

État membre	Véhicules de catégorie M1, M2 ou N1		Véhicules de catégorie L	
	2025	2030	2025	2030
<b>Institutions, organes et organismes de l'Union européenne</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[50 %]</b>
Luxembourg	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Suède	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Danemark	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Finlande	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Allemagne	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
France	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Royaume-Uni	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Pays-Bas	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Autriche	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Belgique	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Italie	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Irlande	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Espagne	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Chypre	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Malte	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Portugal	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>	<b>50 %</b>
Grèce	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>	<b>35 %</b>

Jeudi 25 octobre 2018

État membre	Véhicules de catégorie M1, M2 ou N1		Véhicules de catégorie L	
	2025	2030	2025	2030
Slovénie	35 %	35 %	35 %	35 %
République tchèque	50 %	50 %	50 %	50 %
Estonie	35 %	35 %	35 %	35 %
Slovaquie	35 %	35 %	35 %	35 %
Lituanie	35 %	35 %	35 %	35 %
Pologne	35 %	35 %	35 %	35 %
Croatie	25 %	25 %	25 %	25 %
Hongrie	25 %	25 %	25 %	25 %
Lettonie	25 %	25 %	25 %	25 %
Roumanie	25 %	25 %	25 %	25 %
Bulgarie	25 %	25 %	25 %	25 %

(<sup>1</sup>) *Au moins 70 % des objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules utilitaires légers propres durant la première période de référence (jusqu'en 2025) sont atteints par des véhicules à émissions nulles et à faibles émissions et durant la deuxième période de référence (2025-2030) et les suivantes par des véhicules à émissions nulles.*

(<sup>2</sup>) *Les véhicules à émissions nulles à l'échappement sont comptés comme 1 véhicule contribuant au respect de l'obligation. Les véhicules à faibles émissions et les véhicules utilisant du gaz naturel, à condition qu'ils fonctionnent entièrement au biométhane, ce qui doit être démontré par un contrat de fourniture de biométhane ou d'autres moyens d'accéder à du biométhane, sont comptés comme 0,66 véhicule contribuant au respect de l'obligation. Tous les autres véhicules propres sont comptés comme 0,5 véhicule contribuant au respect de l'obligation.*

#### Amendement 79

#### Proposition de directive

#### ANNEXE I

Directive 2009/33/CE

ANNEXE — tableau 5

Texte proposé par la Commission

Tableau 5 Objectif minimal concernant la part de véhicules utilitaires lourds conformément au tableau 3 dans le total des marchés publics relatifs aux véhicules utilitaires lourds au niveau des États membres (\*)

État membre	Camions		Bus	
	2025	2030	2025	2030
Luxembourg	10 %	15 %	50 %	75 %
Suède	10 %	15 %	50 %	75 %

Jeudi 25 octobre 2018

État membre	Camions		Bus	
	2025	2030	2025	2030
Danemark	10 %	15 %	50 %	75 %
Finlande	9 %	15 %	46 %	69 %
Allemagne	10 %	15 %	50 %	75 %
France	10 %	15 %	48 %	71 %
Royaume-Uni	10 %	15 %	50 %	75 %
Pays-Bas	10 %	15 %	50 %	75 %
Autriche	10 %	15 %	50 %	75 %
Belgique	10 %	15 %	50 %	75 %
Italie	10 %	15 %	50 %	75 %
Irlande	10 %	15 %	50 %	75 %
Espagne	10 %	14 %	50 %	75 %
Chypre	10 %	13 %	50 %	75 %
Malte	10 %	15 %	50 %	75 %
Portugal	8 %	12 %	40 %	61 %
Grèce	8 %	10 %	38 %	57 %
Slovénie	7 %	9 %	33 %	50 %
République tchèque	9 %	11 %	46 %	70 %
Estonie	7 %	9 %	36 %	53 %
Slovaquie	8 %	9 %	39 %	58 %
Lituanie	9 %	8 %	47 %	70 %
Pologne	7 %	9 %	37 %	56 %
Croatie	6 %	7 %	32 %	48 %
Hongrie	8 %	9 %	42 %	63 %
Lettonie	8 %	9 %	40 %	60 %

Jeudi 25 octobre 2018

État membre	Camions		Bus	
	2025	2030	2025	2030
Roumanie	6 %	7 %	29 %	43 %
Bulgarie	8 %	7 %	39 %	58 %

(\*) **Les véhicules à émissions nulles à l'échappement ou les véhicules utilisant du gaz naturel, à condition qu'ils fonctionnent entièrement au biométhane, ce qui devrait être démontré par un contrat de fourniture de biométhane ou d'autres moyens d'accéder à du biométhane, sont comptés comme 1 véhicule contribuant au respect de l'obligation. Ce comptage n'est pas appliqué dans le cas des États membres où l'obligation minimale d'achats dépasse 50 % du volume global des marchés publics, le seuil étant fixé à 50 %. Tous les autres véhicules qui répondent aux exigences du tableau 2 de la présente annexe sont comptés comme 0,5 véhicule contribuant au respect de l'obligation.**

## Amendement

Tableau 5 Objectif minimal concernant la part de véhicules utilitaires lourds conformes à l'article 4, point 4) dans le total des marchés publics relatifs aux véhicules utilitaires lourds au niveau des États membres

État membre	Camions		Bus	
	2025 <sup>(1)</sup>	2030 <sup>(2)</sup>	2025 <sup>(1)</sup>	2030 <sup>(2)</sup>
<b>Institutions, organes et organismes de l'UE</b>	<b>[10 %]</b>	<b>[15 %]</b>	<b>[50 %]</b>	<b>[75 %]</b>
Luxembourg	10 %	15 %	50 %	75 %
Suède	10 %	15 %	50 %	75 %
Danemark	10 %	15 %	50 %	75 %
Finlande	9 %	15 %	46 %	69 %
Allemagne	10 %	15 %	50 %	75 %
France	10 %	15 %	48 %	71 %
Royaume-Uni	10 %	15 %	50 %	75 %
Pays-Bas	10 %	15 %	50 %	75 %
Autriche	10 %	15 %	50 %	75 %
Belgique	10 %	15 %	50 %	75 %
Italie	10 %	15 %	50 %	75 %
Irlande	10 %	15 %	50 %	75 %
Espagne	10 %	14 %	50 %	75 %
Chypre	10 %	13 %	50 %	75 %

Jeudi 25 octobre 2018

État membre	Camions		Bus	
	2025 <sup>(1)</sup>	2030 <sup>(2)</sup>	2025 <sup>(1)</sup>	2030 <sup>(2)</sup>
Malte	10 %	15 %	50 %	75 %
Portugal	8 %	12 %	40 %	61 %
Grèce	8 %	10 %	38 %	57 %
Slovénie	7 %	9 %	33 %	50 %
République tchèque	9 %	11 %	46 %	70 %
Estonie	7 %	9 %	36 %	53 %
Slovaquie	8 %	9 %	39 %	58 %
Lituanie	9 %	8 %	47 %	70 %
Pologne	7 %	9 %	37 %	56 %
Croatie	6 %	7 %	32 %	48 %
Hongrie	8 %	9 %	42 %	63 %
Lettonie	8 %	9 %	40 %	60 %
Roumanie	6 %	7 %	29 %	43 %
Bulgarie	8 %	7 %	39 %	58 %

<sup>(1)</sup> **Au moins 66 % des objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules utilitaires lourds propres sont atteints par des véhicules à émissions nulles ou des véhicules utilisant du gaz naturel, à condition qu'ils fonctionnent entièrement au biométhane, ce qui est démontré par un contrat de fourniture de biométhane ou d'autres moyens d'accéder à du biométhane. Le comptage de la part des véhicules qui fonctionnent au biométhane aux fins du sous-objectif cesse dès lors que le sous-objectif est réalisé à 30 %.**

<sup>(2)</sup> **Au moins 75 % des objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules utilitaires lourds propres sont atteints par des véhicules à émissions nulles ou des véhicules utilisant du gaz naturel, à condition qu'ils fonctionnent entièrement au biométhane, ce qui est démontré par un contrat de fourniture de biométhane ou d'autres moyens d'accéder à du biométhane. Le comptage de la part des véhicules qui fonctionnent au biométhane aux fins du sous-objectif cesse dès lors que le sous-objectif est réalisé à 30 %.**