

DIRECTIVE (UE) 2019/1161 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 20 juin 2019****modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie****(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)**

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 192, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen ⁽¹⁾,

vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Comme le soulignent les conclusions du Conseil européen des 23 et 24 octobre 2014, l'Union est déterminée à instaurer un système énergétique durable, concurrentiel, sûr et décarboné. La communication de la Commission du 22 janvier 2014 intitulée «Un cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030» prévoit des engagements ambitieux pour l'Union: continuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 40 % d'ici à 2030 par rapport aux niveaux de 1990, porter à au moins 27 % la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie, effectuer des économies d'énergie d'au moins 27 % et améliorer la sécurité énergétique, la compétitivité et la durabilité de l'Union. Depuis lors, la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ a fixé une part d'énergie produite à partir de sources renouvelables dans la consommation finale brute d'énergie de l'Union d'au moins 32 % d'ici à 2030, alors que la directive (UE) 2018/2002 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ a fixé un nouvel objectif d'au moins 32,5 % en matière d'efficacité énergétique pour l'Union d'ici à 2030.
- (2) Dans sa communication du 20 juillet 2016 intitulée «Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions», la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques 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 devront 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 la transition vers les transports publics et le recours aux marchés publics pour promouvoir les véhicules propres.
- (3) Dans sa communication du 31 mai 2017 intitulée «L'Europe en mouvement - Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous», la Commission souligne que l'augmentation de la production et de l'utilisation de véhicules propres, d'infrastructures pour carburants alternatifs et de nouveaux services de mobilité exploitant la numérisation et l'automatisation dans l'Union présente de multiples avantages pour les habitants, les États membres et les entreprises de l'Union. Au nombre de ces avantages figurent une plus grande sécurité et fluidité des solutions de mobilité et une moindre exposition aux émissions de polluants nocifs. De plus, comme cela a été déclaré dans le discours sur l'état de l'Union du 13 septembre 2017, l'un des principaux objectifs de l'Union est de devenir le numéro un mondial en matière de décarbonation.

⁽¹⁾ JO C 262 du 25.7.2018, p. 58.

⁽²⁾ JO C 387 du 25.10.2018, p. 70.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 18 avril 2019 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 13 juin 2019.

⁽⁴⁾ Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

⁽⁵⁾ Directive (UE) 2018/2002 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 modifiant la directive 2012/27/UE relative à l'efficacité énergétique (JO L 328 du 21.12.2018, p. 210).

- (4) Comme cela a été annoncé par la Commission dans la communication «L'Europe en mouvement», la présente directive 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 du 8 novembre 2017 intitulée «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'Union 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 propres devrait aller de pair avec la poursuite du développement des transports publics dans le but de réduire la congestion routière et, partant, de réduire les émissions et d'améliorer la qualité de l'air.
- (5) Les nouvelles technologies innovantes contribuent à réduire les émissions de CO₂ des véhicules et à réduire la pollution atmosphérique et sonore, tout en favorisant la décarbonation du secteur des transports. L'utilisation accrue de véhicules routiers à faibles émissions ou à émission nulle réduira les émissions de CO₂ et de certains 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 favorisant la compétitivité et la croissance de l'industrie de l'Union 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 Commission devrait envisager des mesures pour encourager l'adoption généralisée de ces nouvelles technologies par l'industrie et l'augmentation de la capacité de production de ces nouvelles technologies dans tous les États membres afin de contribuer à l'égalité des conditions de concurrence et à un développement équilibré entre les États membres.
- (6) Selon les prévisions du marché, les prix d'achat des véhicules propres devraient continuer de baisser. Des coûts d'exploitation et d'entretien réduits permettent déjà aujourd'hui d'obtenir un coût total de propriété plus compétitif. La réduction prévue des prix d'achat réduira davantage les obstacles à la disponibilité et à la pénétration sur le marché de véhicules propres au cours de la prochaine décennie.
- (7) 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 électriques à batterie et de batteries. De même, l'évolution du marché mondial des véhicules électriques à batterie est portée par les marchés de la Chine et des États-Unis. Une politique ambitieuse de l'Union en matière de marchés publics pour les véhicules propres contribuera à stimuler l'innovation et à favoriser davantage la compétitivité et la croissance de l'industrie de l'Union sur le marché mondial des véhicules propres et des infrastructures technologiques associées, qui est en pleine expansion. Comme elle l'indique dans sa communication du 3 octobre 2017 intitulée «Faire des marchés publics un outil efficace au service de l'Europe», la Commission continuera de montrer la voie pour garantir des conditions de concurrence équitables et promouvoir un meilleur accès aux marchés publics des pays tiers, y compris pour l'achat, le crédit-bail, la location ou la location-vente de véhicules de transport routier.
- (8) Compte tenu du fait que les dépenses publiques relatives aux biens, aux travaux et aux services représentaient environ 16 % du PIB en 2018, les pouvoirs publics peuvent créer et soutenir des marchés de produits et de services innovants par leur politique en matière de marchés publics. Pour atteindre ce but, la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil⁽⁶⁾ devrait fixer des exigences claires et transparentes, y compris des objectifs clairs et à long terme en matière de marchés publics et une méthode simple de calcul de ces objectifs. Les directives 2014/24/UE⁽⁷⁾ et 2014/25/UE⁽⁸⁾ du Parlement européen et du Conseil fixent des règles minimales en matière de marchés publics qui coordonnent la manière dont les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices obtiennent par voie de marchés publics des biens, des travaux et des services. Ces directives définissent notamment des seuils monétaires globaux pour déterminer quels marchés publics doivent être soumis à la législation de l'Union en matière de marchés publics. Ces seuils s'appliquent également à la directive 2009/33/CE.
- (9) La disponibilité d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement suffisante est nécessaire pour le déploiement de véhicules à carburants alternatifs. Le 8 novembre 2017, la Commission a adopté un plan d'action visant à soutenir le déploiement accéléré de l'infrastructure des carburants alternatifs dans l'Union, y compris le renforcement du soutien au déploiement de l'infrastructure accessible au public au moyen de fonds de l'Union, contribuant à créer des conditions plus favorables à la transition vers des véhicules propres, notamment dans les transports publics. La Commission réexaminera la mise en œuvre de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil⁽⁹⁾ d'ici au 31 décembre 2020, et présentera une proposition législative visant à modifier ladite directive si elle le juge nécessaire sur la base de ce réexamen.

⁽⁶⁾ Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).

⁽⁷⁾ Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

⁽⁸⁾ Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

⁽⁹⁾ Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

- (10) La directive 2009/33/CE complète la législation horizontale de l'Union dans le domaine des marchés publics et ajoute des critères de durabilité, visant ainsi à stimuler le marché des véhicules de transport routier propres et économes en énergie. En 2015, la Commission a réalisé une évaluation ex post de la directive 2009/33/CE dont il est ressorti que ladite directive n'a pas stimulé la pénétration commerciale des véhicules propres dans l'Union, notamment en raison de lacunes quant à son champ d'application et aux dispositions en matière d'achat de véhicules. L'évaluation a conclu que l'incidence de la directive sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ainsi que sur la promotion de la compétitivité de l'industrie a été très faible.
- (11) L'analyse d'impact réalisée par la Commission en lien avec la révision de la directive 2009/33/CE 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 peut effectivement contribuer à atteindre l'objectif consistant à promouvoir et à stimuler la pénétration commerciale des véhicules propres, 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 de l'Union justifient pleinement cette approche dans la mesure où elle laisse suffisamment de souplesse aux pouvoirs adjudicateurs et aux entités adjudicatrices dans le choix des technologies qui doivent être utilisées.
- (12) L'extension du champ d'application de la directive 2009/33/CE à des pratiques telles que la prise en crédit-bail, la location et la location-vente de véhicules, ainsi qu'aux contrats pour certains services, permet de couvrir tout l'éventail des marchés publics. Les services couverts par le champ d'application de la présente directive, tels que les services de transport routier public, les services spécialisés de transport routier de passagers, le transport non régulier de passagers ainsi que les services spécifiques de courrier et de colis et les services de collecte des déchets, devraient être ceux dont les véhicules utilisés pour la prestation de ces services relèvent des catégories de véhicules couvertes par la présente directive, et qui constituent un élément majeur du contrat. Il convient d'identifier ces services à l'aide de leurs codes du vocabulaire commun pour les marchés publics figurant à l'annexe. La présente directive ne devrait pas avoir d'effets rétroactifs sur les contrats existants.
- (13) 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 légers. Pour favoriser par des incitations adéquates la pénétration commerciale des véhicules à faibles émissions ou à émission nulle dans l'Union, il convient d'harmoniser les dispositions prévues par la présente directive en ce qui concerne les marchés publics y afférents avec la définition des véhicules à émission nulle et à faibles émissions prévue dans le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾. Les mesures mises en œuvre en vertu de la présente directive contribueront au respect des exigences prévues par les normes énoncées dans le règlement (UE) 2019/631. Afin d'améliorer la qualité de l'air, les véhicules propres devraient être plus performants par rapport aux exigences minimales en matière de d'oxydes d'azote (NOx) et de particules ultrafines (PN) fixées par les valeurs limites d'émissions en conditions de conduite réelles (RDE) en vigueur. Outre les véhicules à émission nulle, il existe aujourd'hui peu de véhicules légers dont les émissions de polluants atmosphériques représentent 80 % ou moins des limites d'émission actuelles. Néanmoins, le nombre de ces véhicules devrait augmenter dans les années à venir, notamment en ce qui concerne les véhicules hybrides rechargeables. Une approche plus ambitieuse en matière de marchés publics peut exercer un important effet de stimulation supplémentaire sur le marché.
- (14) Les véhicules utilitaires lourds propres devraient être définis par l'utilisation de carburants alternatifs conformément à la directive 2014/94/UE. Lorsque des biocarburants liquides, des carburants de synthèse ou des carburants paraffiniques doivent être utilisés par les véhicules obtenus par voie de marchés publics, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices doivent garantir, par des clauses contractuelles contraignantes ou par des moyens d'une efficacité analogue dans le cadre de la procédure de passation de marchés publics, que seuls ces carburants doivent être utilisés dans ces véhicules. Bien qu'il soit possible que ces carburants contiennent des additifs, comme c'est le cas, par exemple, pour le carburant à base d'éthanol pour les moteurs diesel adaptés (ED95), ils ne devraient pas être mélangés à des combustibles fossiles.
- (15) Afin d'améliorer la qualité de l'air dans les municipalités, il est essentiel de renouveler les parcs de véhicules par des véhicules propres. En outre, les principes de l'économie circulaire imposent l'extension de la durée de vie des produits. Dès lors, les véhicules qui satisfont aux exigences en matière de véhicules propres ou de véhicules à émission nulle à la suite d'une modernisation devraient également être pris en compte pour atteindre les objectifs minimaux en matière de marchés publics.

⁽¹⁰⁾ Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JOL 111 du 25.4.2019, p. 13).

- (16) Les véhicules légers et les véhicules utilitaires lourds sont utilisés à des fins différentes et présentent un degré de maturité différent sur le marché, et les dispositions relatives aux marchés publics gagneraient à en tenir compte. L'analyse d'impact a confirmé que les marchés des autobus urbains à faibles émissions ou à émission nulle présentent une plus grande maturité, tandis que les marchés des camions à faibles émissions ou à émission nulle se trouvent à un stade de développement moins avancé. En raison du degré de maturité limité sur le marché des autocars à faibles émissions ou à émission nulle, du rôle relativement limité des marchés publics dans ce segment de marché et de leurs exigences opérationnelles spécifiques, les autocars ne devraient pas être inclus dans le champ d'application de la présente directive. Conformément à l'approche suivie dans le règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ et dans le règlement n° 107 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), les véhicules de catégorie M3 dotés de zones pour passagers debout afin de permettre un mouvement de passagers fréquent sont considérés comme des autobus, tandis que les véhicules de catégorie M3 dotés d'une zone très restreinte ou sans zone pour passagers debout sont considérés comme des autocars. Compte tenu du marché très limité des autobus à deux étages et de leurs limites de conception spécifiques, il convient d'appliquer, au cours de la première période de référence couverte par la présente directive, des objectifs minimaux moins élevés en matière de marchés publics de véhicules à émission nulle appartenant à cette catégorie de véhicules utilitaires lourds dans les États membres où les autobus à deux étages représentent une part significative des marchés publics.
- (17) Afin d'éviter d'imposer des charges disproportionnées aux pouvoirs publics et aux opérateurs, les États membres devraient pouvoir exempter des exigences de la présente directive les marchés publics concernant certains véhicules présentant des caractéristiques spécifiques liées à leurs exigences opérationnelles. Il s'agit notamment des véhicules blindés, des ambulances, des corbillards, des véhicules de catégorie M₁ accessibles en fauteuil roulant, des grues mobiles, des véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction ou dans les carrières, installations portuaires ou aéroportuaires, ainsi que les véhicules spécialement conçus et construits ou adaptés pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services d'incendie et les forces chargées de maintenir l'ordre public. Ces aménagements peuvent concerner l'installation d'équipements de communication spécialisés ou d'éclairage de secours. Les exigences prévues par la présente directive ne devraient pas s'appliquer aux véhicules qui sont spécialement conçus et construits pour effectuer des travaux et qui ne sont pas adaptés au transport de passagers ou de marchandises. Il s'agit notamment de véhicules pour l'entretien des routes, comme les chasse-neige.
- (18) L'établissement d'objectifs minimaux en matière de marchés publics relatifs aux véhicules propres à atteindre au cours de deux périodes de référence s'achevant en 2025 et en 2030 au niveau des États membres devrait contribuer à offrir des garanties stratégiques sur les marchés qui demandent des investissements dans la mobilité à faible taux d'émissions ou à émission nulle. Les objectifs minimaux favorisent la création de marchés pour véhicules propres 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. En outre, le fait d'exiger que la moitié de l'objectif minimal fixé pour les autobus acquis au cours des périodes de référence susmentionnées soit atteinte par l'obtention par voie de marchés publics d'autobus à émission nulle renforce l'engagement en faveur de la décarbonation du secteur des transports. Il convient de noter que les trolleybus sont considérés comme des autobus à émission nulle, à condition qu'ils fonctionnent uniquement à l'électricité, ou qu'ils utilisent uniquement un groupe motopropulseur à émission nulle lorsqu'ils ne sont pas raccordés au réseau; dans le cas contraire, ils sont toujours considérés comme des véhicules propres. 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). L'analyse d'impact territoriale menée pour la présente directive a établi que l'impact sera réparti de façon homogène entre les régions de l'Union.
- (19) Les États membres devraient avoir la possibilité de répartir les efforts pour atteindre les objectifs minimaux sur leur territoire, conformément à leur cadre constitutionnel et à leurs objectifs en matière de politique des transports. Dans la répartition des efforts au sein d'un État membre, différents facteurs pourraient être pris en compte, tels que les différences en matière de capacités économiques, la qualité de l'air, la densité de population, les caractéristiques des systèmes de transport, les politiques de décarbonation des transports et de réduction de la pollution atmosphérique, ou tout autre critère pertinent.
- (20) Les véhicules à émission nulle à l'échappement laissent également une empreinte environnementale en raison des émissions provenant de la chaîne d'approvisionnement en carburant, de la phase d'extraction au réservoir, ainsi qu'en raison du processus de fabrication de leurs composants et de leur niveau de recyclabilité. 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

⁽¹⁾ Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 200 du 31.7.2009, p. 1).

des matières premières utilisés pour leur fabrication. La promotion de technologies permettant de relever ce défi, telles que les batteries durables et recyclables, peut contribuer à la durabilité globale des véhicules électriques, grâce à des initiatives telles que l'Alliance européenne pour les batteries et le plan d'action de l'Union européenne pour les batteries et dans le cadre de la révision de la directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹²⁾. La prise en compte éventuelle des émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie et des émissions de CO₂ «du puits à la roue» des véhicules devrait être envisagée pour la période postérieure à 2030 en tenant compte des dispositions pertinentes du droit de l'Union concernant leur calcul à ce moment-là.

- (21) 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 ⁽¹³⁾, le Parlement européen a invité 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 pouvoirs publics pour leurs propres parcs automobiles ou pour des programmes publics ou semi-publics de partage de voitures et à éliminer au fur et à mesure les nouvelles voitures qui émettent du CO₂ d'ici à 2035.
- (22) L'impact peut être maximisé 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 des objectifs minimaux nationaux en matière de marchés publics. Les pouvoirs publics sont également encouragés à prendre des mesures telles que la mise à disposition de ressources financières suffisantes aux pouvoirs adjudicateurs et aux entités adjudicatrices, afin d'éviter que les coûts liés à la mise en conformité avec les objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés dans la présente directive n'entraînent une hausse des prix des billets pour les consommateurs ou une réduction des services de transport public, ou ne découragent le développement de transports propres non routiers comme les tramways et les métros. Les pouvoirs publics devraient rendre compte de ces mesures ciblées dans les rapports à présenter au titre de la présente directive. 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 pouvoirs publics.
- (23) Les transports publics ne contribuent que faiblement aux émissions du secteur des transports. Afin de promouvoir davantage la décarbonation des transports, d'améliorer la qualité de l'air et de maintenir des conditions de concurrence équitables entre les différents opérateurs, les États membres peuvent, dans le respect du droit de l'Union, décider d'imposer des exigences similaires également aux opérateurs privés et aux services ne relevant pas du champ d'application de la présente directive, tels que les sociétés de taxi, de location de voitures et de covoiturage.
- (24) Le calcul du coût du cycle de vie est un outil important pour permettre aux pouvoirs adjudicateurs et aux entités adjudicatrices de prendre en compte les coûts énergétiques et environnementaux pendant le cycle de vie d'un véhicule, y compris le coût des émissions de gaz à effet de serre et d'autres polluants sur la base d'une méthode de calcul pertinente pour déterminer leur valeur monétaire. Étant donné le peu d'usage qui est fait de la méthode de calcul des coûts liés à l'utilisation d'un véhicule pendant toute sa durée de vie au sens de la directive 2009/33/CE et compte tenu des informations fournies par les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices sur l'utilisation de leurs propres méthodes adaptées à leur situation et à leurs besoins propres, il n'y a pas lieu de prévoir de méthode obligatoire mais les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices devraient être en mesure de choisir la méthode de calcul du coût du cycle de vie de leur choix dans le cadre de leurs procédures de passation de marchés publics sur la base des conditions de l'offre économiquement la plus avantageuse visée à l'article 67 de la directive 2014/24/UE et à l'article 82 de la directive 2014/25/UE, en tenant compte du rapport coût/efficacité sur la durée de vie du véhicule, ainsi que des aspects environnementaux et sociaux.
- (25) Les rapports à présenter au titre de la présente directive concernant les marchés publics devraient produire une vue d'ensemble claire permettant un suivi efficace de sa mise en œuvre. Ces rapports devraient commencer par une première présentation préliminaire d'informations par les États membres à la Commission au plus tard le 2 août 2022, suivie d'un premier rapport complet en 2026 sur la mise en œuvre des objectifs minimaux en matière de marchés publics, et un nouveau rapport tous les trois ans par la suite. Le calendrier devrait être aligné sur les obligations existantes en matière d'établissement de rapports au titre des directives 2014/24/EU et 2014/25/EU. Pour réduire au minimum la charge administrative pesant sur les organismes publics et obtenir une vue d'ensemble effective, il convient de favoriser la simplification des rapports. La Commission fournira des solutions pour l'enregistrement et le suivi dans le cadre de la base de données Tender Electronic Daily (TED) et se chargera d'établir des rapports complets sur les véhicules à faibles émissions ou à émission nulle et les véhicules utilisant des carburants alternatifs 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.

⁽¹²⁾ Directive 2006/66/CE du Parlement européen et du Conseil du 6 septembre 2006 relative aux piles et aux accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs et abrogeant la directive 91/157/CEE (JO L 266 du 26.9.2006, p. 1).

⁽¹³⁾ JO C 298 du 23.8.2018, p. 140.

- (26) La pénétration commerciale des véhicules propres et de leur infrastructure peut également être favorisée par des mesures de soutien ciblées à l'échelon national ou de l'Union. Ces mesures comprennent une utilisation accrue des fonds de l'Union pour soutenir le renouvellement des parcs de véhicules de transport public, 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 de l'infrastructure nécessaire 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 ⁽¹⁴⁾. Les dispositions du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment ses articles 107 et 108, continueront toutefois à s'appliquer à ces aides publiques.
- (27) Des mesures de soutien ciblées pour les marchés publics de véhicules propres peuvent aider les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices. Dans l'actuel cadre financier pluriannuel (CFP) pour 2014-2020, l'Union dispose déjà 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. En particulier, les Fonds structurels et d'investissement européens constituent une source essentielle de financement des projets de mobilité urbaine. Horizon 2020, le programme de recherche de l'Union, institué par le règlement (UE) n° 1291/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁵⁾, finance des projets de recherche et d'innovation sur la mobilité urbaine et les villes et communautés intelligentes, tandis que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, institué par le règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁶⁾, consacre un soutien au déploiement d'infrastructures pertinentes dans les nœuds urbains. L'introduction d'une définition des véhicules propres et la fixation d'objectifs minimaux pour leur obtention par voie de marchés publics dans la présente directive peuvent contribuer à garantir une utilisation encore mieux ciblée des instruments financiers de l'Union, notamment dans le prochain CFP pour 2021-2027. Ces mesures de soutien permettront de réduire les investissements initiaux élevés consacrés aux changements nécessaires en vue de la modification des infrastructures et favoriseront la décarbonation des transports.
- (28) Afin de contribuer à ce que les avantages potentiels soient pleinement exploités, la Commission devrait fournir des orientations aux États membres en ce qui concerne les différents fonds de l'Union qui pourraient être utilisés, et devrait faciliter et structurer l'échange de connaissances et de bonnes pratiques entre les États membres pour promouvoir l'achat, le crédit-bail, la location ou la location-vente de véhicules de transport routier propres et économes en énergie par les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices. La Commission devrait également continuer à fournir des services de conseil technique et financier aux autorités et aux opérateurs locaux au moyen d'instruments tels que la plateforme européenne de conseil en investissement et les dispositifs JASPERS et JESSICA. Cette assistance devrait notamment couvrir le fait d'encourager les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices à mettre leurs ressources en commun pour la passation conjointe de marchés publics relatifs à des véhicules de transport routier à faibles émissions et économes en énergie, afin de réaliser des économies d'échelle et de faciliter la réalisation des objectifs de la présente directive.
- (29) Afin de maximiser l'incidence des investissements, la mobilité et l'aménagement urbain doivent être mieux coordonnés, au moyen par exemple de plans de mobilité urbaine durable (PMUD). Il s'agit de plans qui sont élaborés au travers de domaines d'action individuels 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 CO₂ ainsi que de la pollution sonore et atmosphérique.
- (30) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission relatives à la fixation d'un format commun pour les rapports des États membres et les modalités de transmission de ces rapports. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁷⁾.
- (31) Le 31 décembre 2027 au plus tard, la Commission devrait réexaminer la mise en œuvre de la directive 2009/33/CE. Ce réexamen devrait être accompagné, le cas échéant, d'une proposition législative visant à modifier ladite directive pour la période postérieure à 2030, y compris pour fixer de nouveaux objectifs ambitieux et étendre le champ d'application à d'autres catégories de véhicules, tels que les véhicules de catégorie L et les engins de chantier. Dans le cadre de son réexamen, la Commission devrait également évaluer, entre autres, la possibilité

⁽¹⁴⁾ JO C 200 du 28.6.2014, p. 1.

⁽¹⁵⁾ Règlement (UE) n° 1291/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant établissement du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon 2020» (2014-2020) et abrogeant la décision n° 1982/2006/CE (JO L 347 du 20.12.2013, p. 104).

⁽¹⁶⁾ Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

⁽¹⁷⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

d'aligner la présente directive sur toute méthode de comptage des émissions de CO₂ tout au long du cycle de vie et des émissions de CO₂ «du puits à la roue» élaborée dans le cadre des normes de performance de l'Union en matière d'émissions de CO₂ des véhicules, ainsi que la possibilité de promouvoir des batteries durables et recyclables et l'utilisation de pneumatiques de catégorie supérieure et rechapés.

- (32) Bien que les objectifs minimaux en matière de marchés publics établis dans la présente directive ne s'appliquent pas aux institutions de l'Union, il est souhaitable que ces dernières donnent l'exemple.
- (33) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir instaurer une dynamique de demande pour les véhicules propres à l'appui d'une transition vers une mobilité à faible taux d'émissions, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les seuls États membres mais peuvent, en raison d'un cadre stratégique commun à long terme et pour des raisons d'échelle, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures, conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.
- (34) Conformément à la déclaration politique commune des États membres et de la Commission du 28 septembre 2011 sur les documents explicatifs ⁽¹⁸⁾, les États membres se sont engagés à joindre à la notification de leurs mesures de transposition, dans les cas où cela se justifie, un ou plusieurs documents expliquant le lien entre les éléments d'une directive et les parties correspondantes des instruments nationaux de transposition. En ce qui concerne la présente directive, le législateur estime que la transmission de ces documents est justifiée.
- (35) Il convient, dès lors, de modifier la directive 2009/33/CE en conséquence,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Modification de la directive 2009/33/CE

La directive 2009/33/CE est modifiée comme suit:

- 1) le titre est remplacé par le texte suivant:

«Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions»;

- 2) l'article premier est remplacé par le texte suivant:

«*Article premier*

Objet et objectifs

La présente directive oblige les États membres à veiller à ce que les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices tiennent compte, lors de l'obtention par voie de marchés publics de certains véhicules de transport routier, des incidences énergétiques et environnementales qu'ont ces véhicules tout au long de leur cycle de vie, y compris la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ et de certains polluants, afin de promouvoir et de stimuler le marché des véhicules propres et économes en énergie et d'augmenter la contribution du secteur des transports aux politiques menées par l'Union dans les domaines de l'environnement, du climat et de l'énergie.»;

- 3) l'article 2 est remplacé par le texte suivant:

«*Article 2*

Dérogations

Les États membres peuvent exempter des prescriptions fixées dans la présente directive les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 2, point d), et à l'article 2, paragraphe 3, points a) et b), du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil (*) et à l'annexe I, partie A, points 5.2 à 5.5 et point 5.7, dudit règlement.

(*) Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).»;

⁽¹⁸⁾ JO C 369 du 17.12.2011, p. 14.

4) l'article 3 est remplacé par le texte suivant:

«Article 3

Champ d'application

1. La présente directive s'applique aux marchés publics dans le cadre de:

- a) contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-vente de véhicules de transport routier passés par des pouvoirs adjudicateurs ou des entités adjudicatrices, dans la mesure où ils sont soumis à l'obligation d'appliquer les procédures de passation de marché prévues dans les directives 2014/24/UE (*) et 2014/25/UE (**) du Parlement européen et du Conseil;
- b) contrats de service public, au sens du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil (***), ayant pour objet la fourniture de services de transport routier de voyageurs au-delà d'un seuil à définir par les États membres ne dépassant pas le seuil applicable fixé à l'article 5, paragraphe 4, dudit règlement;
- c) contrats de services figurant dans le tableau 1 de l'annexe de la présente directive, dans la mesure où les pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices ont l'obligation d'appliquer les procédures de passation de marché prévues par les directives 2014/24/UE et 2014/25/UE.

La présente directive ne s'applique qu'aux contrats pour lesquels l'avis d'appel à la concurrence a été envoyé après le 2 août 2021, ou, s'il n'est pas prévu d'en envoyer un, pour lesquels le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice a entamé la procédure de passation de marché après ladite date.

2. La présente directive ne s'applique pas:

- a) aux véhicules visés à l'article 2, paragraphe 2, points a), b) et c), et à l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/858;
- b) aux véhicules de catégorie M₃, autres que les véhicules de classe I et classe A, visés à l'article 3, points 2) et 3), du règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil (****).

(*) Directive 2014/24/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur la passation des marchés publics et abrogeant la directive 2004/18/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 65).

(**) Directive 2014/25/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 relative à la passation de marchés par des entités opérant dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux et abrogeant la directive 2004/17/CE (JO L 94 du 28.3.2014, p. 243).

(***) Règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil du 23 octobre 2007 relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route, et abrogeant les règlements (CEE) n° 1191/69 et (CEE) n° 1107/70 du Conseil (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

(****) Règlement (CE) n° 661/2009 du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant les prescriptions pour l'homologation relatives à la sécurité générale des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, composants et entités techniques distinctes qui leur sont destinés (JO L 200 du 31.7.2009, p. 1).»;

5) l'article 4 est remplacé par le texte suivant:

«Article 4

Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) "pouvoirs adjudicateurs", les pouvoirs adjudicateurs définis à l'article 2, paragraphe 1, point 1), de la directive 2014/24/UE et à l'article 3 de la directive 2014/25/UE;
- 2) "entités adjudicatrices", les entités adjudicatrices définies à l'article 4 de la directive 2014/25/UE;
- 3) "véhicule de transport routier", un véhicule de catégorie M ou N, tel que défini à l'article 4, paragraphe 1, points a) et b), du règlement (UE) 2018/858;

- 4) "véhicule propre",
- un véhicule de catégorie M₁, M₂ ou N₁ dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en grammes de CO₂/km et les émissions de polluants en conditions de conduite réelles se situent en deçà d'un pourcentage des limites d'émission applicables figurant dans le tableau 2 de l'annexe, ou
 - un véhicule de catégorie M₃, N₂ ou N₃ utilisant des carburants alternatifs tels que définis à l'article 2, points 1) et 2), de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil (*), à l'exception des carburants produits à partir de matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols, dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone, conformément à l'article 26 de la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil (**). Dans le cas des véhicules utilisant des biocarburants liquides, des carburants de synthèse et des carburants paraffiniques, ces carburants ne doivent pas être mélangés à des combustibles fossiles traditionnels;
- 5) "véhicule utilitaire lourd à émission nulle", un véhicule propre au sens du point 4)b) du présent article sans moteur à combustion interne, ou équipé d'un moteur à combustion interne dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 1 g/kWh, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil (***) et à ses mesures d'exécution, ou inférieures à 1 g/km, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil (****) et à ses mesures d'exécution.

(*) Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

(**) Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

(***) Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

(****) Règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules (JO L 171 du 29.6.2007, p. 1).»;

- 6) l'article 5 est remplacé par le texte suivant:

«Article 5

Objectifs minimaux en matière de marchés publics

1. Les États membres veillent à ce que l'obtention par voie de marchés publics de véhicules et de services visés à l'article 3 réponde aux objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés dans le tableau 3 de l'annexe pour les véhicules légers propres et dans le tableau 4 de l'annexe pour les véhicules utilitaires lourds propres. Ces objectifs sont exprimés en pourcentages minimaux de véhicules propres dans le nombre total de véhicules de transport routier couverts par la somme de tous les contrats visés à l'article 3, attribués entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025 pour la première période de référence, et entre le 1^{er} janvier 2026 et le 31 décembre 2030 pour la deuxième période de référence.

2. Aux fins du calcul des objectifs minimaux en matière de marchés publics, la date du marché public à prendre en compte est la date de l'achèvement de la procédure de passation du marché public du fait de l'attribution du contrat.

3. Les véhicules répondant à la définition de véhicule propre au sens de l'article 4, point 4), ou de véhicule utilitaire lourd à émission nulle au sens de l'article 4, point 5), à la suite d'une modernisation peuvent être considérés respectivement comme des véhicules propres ou des véhicules utilitaires lourds à émission nulle, aux fins du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics.

4. Dans le cas des contrats visés à l'article 3, paragraphe 1, point a), le nombre de véhicules de transport routier achetés, pris en crédit-bail, en location ou en location-vente au titre de chaque contrat est pris en compte aux fins de l'évaluation du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics.

5. Dans le cas des contrats visés à l'article 3, paragraphe 1, points b) et c), le nombre de véhicules de transport routier à utiliser aux fins de la prestation des services couverts par chaque contrat est pris en compte aux fins de l'évaluation du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics.

6. Si les nouveaux objectifs pour la période qui débutera le 1^{er} janvier 2030 ne sont pas adoptés, les objectifs fixés pour la deuxième période de référence continueront de s'appliquer et sont calculés conformément aux paragraphes 1 à 5, pour chaque période de cinq ans suivante.

7. Les États membres peuvent imposer ou autoriser leurs pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices à imposer des objectifs nationaux plus ambitieux ou des exigences plus strictes que ceux visés dans l'annexe.»;

7) les articles 6 et 7 sont supprimés;

8) l'article 8 est remplacé par le texte suivant:

«Article 8

Échange de connaissances et des meilleures pratiques

La Commission facilite et structure les échanges entre États membres de connaissances et des meilleures pratiques en ce qui concerne la promotion de l'obtention par voie de marchés publics de véhicules de transport routier propres et économes en énergie par les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices.»;

9) l'article 9 est remplacé par le texte suivant:

«Article 9

Comité

1. La Commission est assistée par le comité institué par l'article 9 de la directive 2014/94/UE.

Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil (*).

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 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.

(*) Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).»;

10) l'article 10 est remplacé par le texte suivant:

«Article 10

Rapports et réexamen

1. Au plus tard le 2 août 2022, les États membres informent la Commission des mesures prises pour mettre en œuvre la présente directive et des intentions des États membres en ce qui concerne les futures activités de mise en œuvre, et notamment du calendrier et de la répartition possible des efforts entre les différents niveaux de gouvernance, ainsi que de toute autre information que l'État membre juge pertinente.

2. Au plus tard le 18 avril 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. Ces rapports accompagnent les 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, et ils contiennent des informations sur les mesures prises pour mettre en œuvre la présente directive, les futures activités de mise en œuvre, ainsi que toute autre information que l'État membre juge pertinente. Ces rapports mentionnent également le nombre et les catégories de véhicules couverts par les contrats visés à l'article 3, paragraphe 1, de la présente directive, sur la base des données fournies par la Commission conformément au paragraphe 3 du présent article. Les informations sont présentées sur la base des catégories prévues par le règlement (CE) n° 2195/2002 du Parlement européen et du Conseil (*).

3. Afin d'assister les États membres dans leurs obligations en matière de communication d'informations, la Commission rassemble et publie le nombre et les catégories de véhicules couverts par les contrats visés à l'article 3, paragraphe 1, points a) et c), de la présente directive, en extrayant les données pertinentes des avis d'attribution de marché publiés sur la base de données Tenders Electronic Daily (TED) conformément aux directives 2014/24/UE et 2014/25/UE.

4. Au plus tard le 18 avril 2027, 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 États membres à cet égard, à la suite des rapports visés au paragraphe 2.

5. Au plus tard le 31 décembre 2027, la Commission réexamine la mise en œuvre de la présente directive et, le cas échéant, présente une proposition législative de modification pour la période postérieure à 2030, y compris aux fins de la fixation de nouveaux objectifs et de l'intégration d'autres catégories de véhicules, comme les véhicules à deux ou à trois roues.

6. La Commission adopte des actes d'exécution en conformité avec l'article 9, paragraphe 2, établissant le format des rapports visés au paragraphe 2 du présent article et les modalités de leur transmission.

(*) Règlement (CE) n° 2195/2002 du Parlement européen et du Conseil du 5 novembre 2002 relatif au vocabulaire commun pour les marchés publics (CPV) (JO L 340 du 16.12.2002, p. 1).»;

11) l'annexe est remplacée par le texte figurant à l'annexe de la présente décision.

Article 2

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le 2 août 2021. Ils en informent immédiatement la Commission.

Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

2. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 3

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 4

Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le 20 juin 2019.

Par le Parlement européen

Le président

A. TAJANI

Par le Conseil

Le président

G. CIAMBA

ANNEXE

«ANNEXE

INFORMATIONS POUR LA MISE EN ŒUVRE DES OBJECTIFS MINIMAUX EN MATIÈRE DE MARCHÉS PUBLICS POUR LES VÉHICULES DE TRANSPORT ROUTIER PROPRES À L'APPUI D'UNE MOBILITÉ À FAIBLE TAUX D'ÉMISSIONS DANS LES ÉTATS MEMBRES

Tableau 1: Codes du vocabulaire commun pour les marchés publics (CPV) pour les services visés à l'article 3, paragraphe 1, point c)

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
90511000-2	Services de collecte des ordures
60160000-7	Transport routier postal
60161000-4	Services de transport de colis
64121100-1	Services de distribution de courrier
64121200-2	Services de livraison de colis

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

Catégories de véhicules	Jusqu'au 31 décembre 2025		A partir du 1 ^{er} janvier 2026	
	CO ₂ g/km	Émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles ⁽¹⁾ en pourcentage des limites d'émission ⁽²⁾	CO ₂ g/km	Émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles ⁽¹⁾ en pourcentage des limites d'émission ⁽²⁾
M ₁	50	80 %	0	n.d.
M ₂	50	80 %	0	n.d.
N ₁	50	80 %	0	n.d.

⁽¹⁾ Valeurs maximales déclarées en conditions de conduite réelles (RDE) des émissions de particules en #/km et oxydes d'azote (NOx) en mg/km, telles que figurant au point 48.2 du certificat de conformité, comme décrit dans l'annexe IX de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil (*) pour les trajets complets et urbains en conditions de conduite réelles.

⁽²⁾ Limite d'émission applicable figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 ou dans les versions ultérieures.

(*) Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

Tableau 3: Objectifs minimaux en matière de marchés publics pour la part de véhicules légers propres conformément au tableau 2 dans le nombre total de véhicules légers couverts par les contrats visés à l'article 3 au niveau des États membres

État membre	Du 2 août 2021 au 31 décembre 2025	Du 1 ^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2030
Luxembourg	38,5 %	38,5 %
Suède	38,5 %	38,5 %
Danemark	37,4 %	37,4 %
Finlande	38,5 %	38,5 %
Allemagne	38,5 %	38,5 %
France	37,4 %	37,4 %
Royaume-Uni	38,5 %	38,5 %
Pays-Bas	38,5 %	38,5 %
Autriche	38,5 %	38,5 %
Belgique	38,5 %	38,5 %
Italie	38,5 %	38,5 %
Irlande	38,5 %	38,5 %
Espagne	36,3 %	36,3 %
Chypre	31,9 %	31,9 %
Malte	38,5 %	38,5 %
Portugal	29,7 %	29,7 %
Grèce	25,3 %	25,3 %
Slovénie	22 %	22 %
Tchéquie	29,7 %	29,7 %
Estonie	23,1 %	23,1 %
Slovaquie	22 %	22 %
Lituanie	20,9 %	20,9 %
Pologne	22 %	22 %
Croatie	18,7 %	18,7 %
Hongrie	23,1 %	23,1 %
Lettonie	22 %	22 %
Roumanie	18,7 %	18,7 %
Bulgarie	17,6 %	17,6 %

Tableau 4: Objectifs minimaux en matière de marchés publics pour la part de véhicules utilitaires lourds propres dans le nombre total de véhicules utilitaires lourds couverts par les contrats visés à l'article 3 au niveau des États membres (*)

État membre	Camions (véhicules de catégorie N ₂ ou N ₃)		Autobus (véhicules de catégorie M ₃) (*)	
	Du 2 août 2021 au 31 décembre 2025	Du 1 ^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2030	Du 2 août 2021 au 31 décembre 2025	Du 1 ^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2030
Luxembourg	10 %	15 %	45 %	65 %
Suède	10 %	15 %	45 %	65 %
Danemark	10 %	15 %	45 %	65 %
Finlande	9 %	15 %	41 %	59 %
Allemagne	10 %	15 %	45 %	65 %
France	10 %	15 %	43 %	61 %
Royaume-Uni	10 %	15 %	45 %	65 %
Pays-Bas	10 %	15 %	45 %	65 %
Autriche	10 %	15 %	45 %	65 %
Belgique	10 %	15 %	45 %	65 %
Italie	10 %	15 %	45 %	65 %
Irlande	10 %	15 %	45 %	65 %
Espagne	10 %	14 %	45 %	65 %
Chypre	10 %	13 %	45 %	65 %
Malte	10 %	15 %	45 %	65 %
Portugal	8 %	12 %	35 %	51 %
Grèce	8 %	10 %	33 %	47 %
Slovénie	7 %	9 %	28 %	40 %
Tchéquie	9 %	11 %	41 %	60 %
Estonie	7 %	9 %	31 %	43 %
Slovaquie	8 %	9 %	34 %	48 %
Lituanie	8 %	9 %	42 %	60 %
Pologne	7 %	9 %	32 %	46 %
Croatie	6 %	7 %	27 %	38 %
Hongrie	8 %	9 %	37 %	53 %
Lettonie	8 %	9 %	35 %	50 %

État membre	Camions (véhicules de catégorie N ₂ ou N ₃)		Autobus (véhicules de catégorie M ₃) (*)	
	Du 2 août 2021 au 31 décembre 2025	Du 1 ^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2030	Du 2 août 2021 au 31 décembre 2025	Du 1 ^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2030
Roumanie	6 %	7 %	24 %	33 %
Bulgarie	7 %	8 %	34 %	48 %

(*) La moitié de l'objectif minimal concernant la part d'autobus propres doit être remplie en obtenant par voie de marchés publics des autobus à émission nulle au sens de l'article 4, point 5). Cette exigence est abaissée à un quart de l'objectif minimal pour la première période de référence si plus de 80 % des autobus couverts par l'ensemble des contrats visés à l'article 3 attribués pendant cette période dans un État membre sont des autobus à deux étages.»