

II

*(Communications)*COMMUNICATIONS PROVENANT DES INSTITUTIONS, ORGANES ET
ORGANISMES DE L'UNION EUROPÉENNE

COMMISSION EUROPÉENNE

**Communication de la Commission sur l'application des articles 2, 3, 4 et 5 de la directive 2009/33/CE
du Parlement européen et du Conseil relative à la promotion de véhicules de transport routier
propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions**

(2020/C 352/01)

Introduction

La présente communication a pour objectif de fournir aux autorités nationales, aux pouvoirs adjudicateurs, aux entités adjudicatrices et aux opérateurs des lignes directrices sur l'application des dispositions des articles 2, 3, 4 et 5 de la directive relative aux véhicules propres [directive 2009/33/CE ⁽¹⁾ relative à la promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions, telle que modifiée par la directive (UE) 2019/1161 ⁽²⁾].

Elle offre un aperçu des questions fréquemment posées (FAQ) en lien avec la transposition et la mise en œuvre de ces dispositions, concernant notamment le champ d'application de la directive, la définition de la notion de «véhicules propres», les objectifs minimaux en matière de marchés publics, le comptage des véhicules et l'utilisation de la base de données Tenders Electronic Daily (TED) dans le cadre de différents types de marchés publics (y compris, par exemple, pour les véhicules modernisés, le remplacement de véhicules dans le cadre de contrats existants, etc.).

La présente communication doit être lue conjointement avec les autres dispositions pertinentes de la directive. Elle apporte des précisions sur les dispositions qui figurent déjà dans la législation en vigueur, n'étend en aucun cas les obligations découlant de cette législation et n'introduit pas d'exigences supplémentaires pour les autorités compétentes et les opérateurs concernés.

La présente communication est simplement destinée à aider les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices, les transporteurs et les autorités nationales compétentes dans l'application de la directive. Les points de vue exprimés dans la présente communication ne préjugent en rien d'une position que la Commission pourrait adopter à l'avenir sur la question. La Cour de justice de l'Union européenne est seule compétente pour donner une interprétation du droit de l'Union faisant autorité.

Questions relatives au champ d'application de la directive

1. *Le tableau 1 de l'annexe de la directive mentionne les services de collecte des ordures parmi les services qui relèvent du champ d'application de la directive. Les bennes à ordures ménagères ne sont-elles pas exclues du champ d'application de la directive conformément à l'article 3, paragraphe 2, point a)?*

Sont notamment exclus du champ d'application de la directive conformément à l'article 3, paragraphe 2, point a), les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 3, point c), du règlement (UE) 2018/858 ⁽³⁾ 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, c'est-à-dire «tout véhicule automoteur spécialement conçu et construit pour réaliser des travaux et qui, du fait de ses caractéristiques de construction, ne convient ni au transport de passagers, ni au transport de marchandises, et qui n'est pas une machine montée sur un châssis de véhicule à moteur».

Les bennes à ordures ménagères n'appartiennent pas à cette catégorie; elles sont en principe réceptionnées par type en tant que véhicules de catégorie N₂ ou N₃ conformément au règlement (UE) 2018/858. Dès lors, ces véhicules ne sont pas exclus du champ d'application de la directive relative aux véhicules propres.

⁽¹⁾ JO L 120 du 15.5.2009, p. 5.

⁽²⁾ 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 (JO L 188 du 12.7.2019, p. 116).

⁽³⁾ JO L 151 du 14.6.2018, p. 1.

2. *Les véhicules utilisés par les forces armées ou par les services de police peuvent-ils tous être exemptés des dispositions de la directive?*

Non. Conformément à l'article 2 de la directive, lu conjointement avec les dispositions pertinentes du règlement (UE) 2018/858, seuls les véhicules «spécialement conçus et construits ou adaptés» pour être utilisés par ces services peuvent être exemptés. Dès lors, par exemple, un fourgon cellulaire doté d'équipements spéciaux et de signaux à feux clignotants peut être exempté; en revanche, une camionnette classique utilisée par les services de police pour transférer des documents d'un bureau à l'autre ne peut pas être exemptée des dispositions de la directive.

3. *Si les services de police acquièrent par voie de marchés publics des véhicules ordinaires dans l'intention de les adapter spécialement à leurs objectifs (car ils disposent d'un mécanicien en interne), ces véhicules sont-ils couverts ou non par la directive? Si les services de police acquièrent par voie de marché public un véhicule ordinaire et, dans le cadre de cette procédure de passation de marché (ou d'une procédure distincte), obtiennent également des services qui donnent lieu à une adaptation particulière, l'acquisition du véhicule est-elle couverte ou non par la directive?*

Dans le premier cas, à savoir l'obtention par voie de marché public de véhicules ordinaires qui seront adaptés en interne, il s'agit d'un véhicule qui n'est pas «spécialement conçu et construit ou adapté» pour être utilisé par les services de police. Par conséquent, ce marché public ne peut pas être exclu du champ d'application de la directive.

Dans le deuxième cas, à savoir l'acquisition par voie de marché public d'un véhicule et son adaptation ultérieure pour répondre aux besoins spécifiques des services, si le véhicule et les services d'adaptation sont obtenus dans le cadre de la même procédure, alors les véhicules acquis peuvent être considérés comme «spécialement adaptés» et peuvent donc être exemptés. En revanche, si les services d'adaptation sont obtenus séparément, l'acquisition du véhicule ne satisfera pas aux critères prévus à l'article 2 de la directive et ne pourra donc pas être exemptée.

Dans ce contexte, il convient également de rappeler que les objectifs nationaux minimaux sont définis dans la directive comme étant une part minimale de véhicules propres dans le nombre total de véhicules obtenus par voie de marchés publics dans un État membre. Même si un ensemble spécifique de véhicules relève de son champ d'application, la directive ne prescrit pas automatiquement un pourcentage minimal pour leur obtention spécifique par voie de marchés publics. Dans les exemples énoncés ci-dessus, même si les véhicules relèvent du champ d'application de la directive, l'État membre peut décider de ne pas fixer d'objectif pour leur obtention spécifique par voie de marchés publics, et veiller à ce que l'objectif national soit atteint en augmentant en conséquence les objectifs pour les autres parcs automobiles; vous trouverez de plus amples détails sur ce point dans les questions portant sur les objectifs nationaux.

4. *La directive s'applique-t-elle également aux contrats de service public par attribution directe, tels que définis dans le règlement (CE) n° 1370/2007 ⁽⁴⁾ relatif aux services publics de transport de voyageurs par chemin de fer et par route?*

Oui. En vertu de l'article 3, paragraphe 1, point b), de la directive, les contrats de service public au sens du règlement (CE) n° 1370/2007 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, relèvent du champ d'application de la directive, quelle que soit la procédure utilisée pour leur attribution (procédure de mise en concurrence ou attribution directe).

À cet égard, il est important de préciser que l'élément clé pour déterminer si un contrat relève ou non du champ d'application de la directive est le seuil visé à l'article 3, paragraphe 1, point b), de la directive, et non la procédure utilisée pour l'attribution du contrat: par conséquent, un contrat d'un montant inférieur au seuil défini par l'État membre peut être exclu même s'il est attribué dans le cadre d'une procédure de mise en concurrence. En revanche, si, par exemple, l'État membre définit un seuil inférieur conformément à l'article 3, paragraphe 1, point b), de la directive, et qu'une attribution directe au-dessus de ce seuil (national) est recevable, alors une attribution directe peut entrer dans le champ d'application de la directive.

5. *Lorsqu'un système centralisé de passation de marché est appliqué, le contrat attribué peut être supérieur au seuil minimal fixé dans la directive, alors que les contrats de chaque pouvoir adjudicateur auraient été inférieurs au seuil s'ils avaient été attribués séparément. Ces contrats peuvent-ils être exclus du champ d'application de la directive?*

Non. Si la valeur totale du marché est supérieure au seuil fixé, ce contrat n'est pas exclu du champ d'application de la directive, même si chaque élément, pris séparément, aurait affiché une valeur inférieure au seuil.

6. *Conformément à l'article 5, paragraphe 2, de la directive, la date à prendre en compte est la date d'attribution du contrat. S'agit-il de la date de l'avis d'attribution de marché publiée sur TED ou de la date relative à la conclusion du contrat lui-même?*

L'article 5, paragraphe 2, de la directive dispose ce qui suit: «[a]ux 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»; en vertu de cet article, la date à prendre en compte est donc la date de l'avis d'attribution de marché publiée dans la base de données TED.

(⁴) JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

7. *L'article 5, paragraphe 2, signifie-t-il que les contrats pour lesquels la procédure a été lancée avant la date de transposition de la directive (UE) 2019/1161 entreront dans le champ d'application si leur date d'attribution est postérieure au 2 août 2021?*

Non. Il est précisé, à l'article 3, paragraphe 1, que la directive ne s'applique qu'aux contrats pour lesquels la procédure de passation de marchés a été entamée après le 2 août 2021.

Dans ce contexte, il convient également de souligner que les contrats dont la date d'attribution tombe au cours de la deuxième période de référence (c'est-à-dire après le 31 décembre 2025) seront pris en compte pour cette période, même si la procédure de passation de marchés a été lancée pendant la première période de référence (c'est-à-dire entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025).

Veillez également consulter les questions 27 à 29 pour en savoir plus sur la manière dont cette disposition s'applique aux marchés individuels attribués en vertu d'accords-cadres ou dans le cadre d'acquisitions dynamiques.

Questions relatives à la définition de la notion de véhicules propres

8. *Au titre de l'article 4, paragraphe 4, point b), de la directive, on entend par «véhicules utilitaires lourds propres» les véhicules utilitaires lourds utilisant des carburants alternatifs — tels que définis à l'article 2, paragraphes 1 et 2, de la directive 2014/94/UE (directive relative à une infrastructure pour carburants alternatifs) ⁽⁵⁾. Les véhicules hybrides et hybrides rechargeables répondent-ils à cette définition?*

Conformément à l'article 2, paragraphe 2, de la directive relative à une infrastructure pour carburants alternatifs (directive 2014/94/UE), on entend par «véhicule électrique», un véhicule à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur électrique non périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure». D'après cette définition et conformément à l'article 4, paragraphe 4, point b), de la directive, les véhicules utilitaires lourds hybrides rechargeables sont considérés comme des véhicules propres, tandis que les véhicules hybrides non rechargeables ne sont pas considérés comme des véhicules utilitaires lourds propres.

9. *Les véhicules utilitaires lourds hybrides rechargeables doivent-ils également utiliser des carburants alternatifs (des biocarburants, par exemple) pour leur moteur à combustion interne, afin d'être considérés comme des véhicules propres au sens de l'article 4, paragraphe 4, point b), de la directive?*

Non. Conformément à l'article 4, paragraphe 4, point b), de la directive, un véhicule hybride rechargeable, tel que défini à l'article 2, paragraphe 2, de la directive relative à une infrastructure pour carburants alternatifs (directive 2014/94/UE), est considéré comme un véhicule propre même s'il utilise des carburants classiques pour son moteur à combustion interne.

Cette considération s'explique davantage par le fait qu'un véhicule hybride rechargeable sera rechargé à l'électricité; la recharge électrique représente le carburant alternatif utilisé par le véhicule hybride rechargeable, ce qui lui permet d'être considéré comme un véhicule relevant du champ d'application de l'article 2, paragraphe 2, de la directive relative à une infrastructure pour carburants alternatifs (contrairement aux véhicules hybrides non rechargeables, qui ne sont pas rechargés; dans ce cas, l'électricité est exclusivement produite par le véhicule, qui n'est alimenté qu'avec du carburant diesel ou de l'essence classique).

10. *Les trolleybus relèvent-ils du champ d'application de la directive? Sont-ils considérés comme des véhicules propres aux fins de la directive?*

Oui. La directive s'applique à l'attribution de véhicules de transport routier. Au titre de l'article 4, paragraphe 3, de la directive, on entend par «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. Ce dernier désigne un «véhicule à moteur», défini comme étant tout véhicule à moteur, complet, complété ou incomplet, conçu et construit pour se déplacer par ses propres moyens, ayant au moins quatre roues et une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h (article 3, paragraphe 16, dudit règlement). Les trolleybus répondent à cette définition et sont donc considérés comme des véhicules de transport routier dans le cadre de la législation en matière de réception UE par type. C'est ce qu'ont confirmé les services de la Commission en réponse à une question posée par l'Italie lors de la sixième réunion du groupe d'experts des autorités compétentes en matière de réception, au cours de laquelle il a été précisé que les trolleybus étaient couverts — à l'époque — par la directive 2007/46/CE ⁽⁶⁾ établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des

⁽⁵⁾ JO L 307 du 28.10.2014, p. 1.

⁽⁶⁾ JO L 263 du 9.10.2007, p. 1. Conformément à l'article 88 du règlement (UE) 2018/858, la directive 2007/46/CE est abrogée avec effet au 1^{er} septembre 2020.

composants et des entités techniques destinés à ces véhicules, ainsi que par le règlement n° 107 de la CEE-ONU ⁽⁷⁾ relatif aux prescriptions uniformes relatives à l'homologation des véhicules des catégories M₂ ou M₃ en ce qui concerne leurs caractéristiques générales de construction.

Par ailleurs, ainsi qu'il est explicitement précisé au considérant 18 de la directive ⁽⁸⁾, les trolleybus sont toujours considérés comme des véhicules propres conformément à l'article 4, paragraphe 4, point b). S'ils circulent uniquement en étant raccordés au réseau ou s'ils utilisent un moteur à émission nulle alors qu'ils n'y sont pas raccordés, ils sont aussi considérés comme des véhicules à émission nulle. Si un trolleybus utilise également un moteur à émission non nulle — par exemple lorsque le bus circule grâce à un moteur diesel sans être raccordé au réseau —, alors celui-ci n'est pas considéré comme un autobus à émission nulle, mais il est toujours considéré comme un véhicule propre, à l'instar d'un autobus hybride rechargeable.

11. *Les tramways peuvent-ils également être considérés comme des véhicules propres au sens de la directive?*

Non. Les tramways ne relèvent pas du champ d'application de la directive, car ils appartiennent au système ferroviaire et ne sont pas considérés comme des véhicules de transport routier au titre du règlement (UE) 2018/858. En tant que tels, ils ne peuvent pas être couverts par la directive relative aux véhicules propres.

Questions relatives aux objectifs minimaux en matière de marchés publics

12. *Chaque marché public/chaque pouvoir adjudicateur et entité adjudicatrice doit-il atteindre les objectifs minimaux?*

Non. La directive laisse aux États membres une totale latitude dans la manière dont ils répartissent les efforts entre les différents pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices. Un État membre peut décider de fixer le même objectif pour tous les pouvoirs adjudicateurs ou toutes les entités adjudicatrices, ou bien des objectifs plus ambitieux pour certains et des objectifs moins ambitieux, voire aucun, pour d'autres, tant que l'objectif minimal est atteint à l'échelle nationale.

À cet égard, il convient également de noter que, bien qu'aucune exigence ne soit fixée dans la directive pour les marchés individuels, chaque État membre peut introduire, lors de la transposition de la directive, de telles exigences (en imposant, par exemple, une part minimale de véhicules propres dans chaque marché public).

En fonction des responsabilités institutionnelles au sein de chaque État membre, la répartition détaillée pourrait être déléguée à différents niveaux de gouvernance — par exemple, en fixant des objectifs (identiques ou distincts) pour chaque région, et en leur permettant d'opérer une plus grande distinction entre les différents pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices sur leur territoire, à condition que leur objectif global soit atteint.

La répartition des efforts entre les différents pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices dans un État membre peut prendre plusieurs formes, notamment la définition d'exigences différentes en fonction du type de pouvoir adjudicateur ou d'entité adjudicatrice concerné (par exemple, des objectifs plus ambitieux pour les organismes nationaux/régionaux, des objectifs moins ambitieux pour les organismes locaux), de la taille de l'administration publique concernée (par exemple, des objectifs plus ambitieux pour les grandes villes/provinces, des objectifs moins ambitieux, voire aucun, pour les petites villes/provinces), des caractéristiques propres aux différentes zones géographiques (par exemple, des objectifs plus ambitieux pour les zones affichant un PIB par habitant plus élevé et/ou les zones qui sont plus exposées aux problèmes de qualité de l'air), ou toute autre approche et tout autre critère qu'un État membre juge pertinent.

13. *Le respect des objectifs est-il évalué chaque année?*

Non. Le respect, par les États membres, de leurs objectifs minimaux en matière de marchés publics est évalué sur l'ensemble de la période de référence (allant respectivement du 2 août 2021 au 31 décembre 2025 et du 1^{er} janvier 2026 au 31 décembre 2030), sans faire de distinction en fonction de la date de chaque marché (au cours de la période de référence).

Toutefois, il convient de noter que, lors de la transposition de la directive, les États membres peuvent décider d'exiger des pouvoirs adjudicateurs et/ou des entités adjudicatrices qu'ils se conforment aux objectifs nationaux sur une base annuelle.

⁽⁷⁾ <https://ec.europa.eu/transparency/regexpert/index.cfm?do=groupDetail.groupDetailDoc&id=12920&no=1>

⁽⁸⁾ «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».

Exemple concret — questions 12 et 13

L'exemple suivant illustre une répartition possible des efforts dans un État membre fictif comptant seulement trois pouvoirs adjudicateurs/entités adjudicatrices sur son territoire, et avec un objectif minimal en matière de marchés publics concernant les autobus fixé à 45 % pour la première période. Dans cet exemple, l'acquisition des autobus par voie de marchés publics relevant du champ d'application de la directive se déroule comme suit:

Pouvoirs adjudicateurs/entités adjudicatrices	Nombre d'autobus acquis en 2021	Nombre d'autobus acquis en 2022	Nombre d'autobus acquis en 2023	Nombre d'autobus acquis en 2024	Nombre d'autobus acquis en 2025	Nombre total d'autobus acquis au cours de la période de référence
Pouvoir adjudicateur/entité adjudicatrice n° 1	5	0	10	20	10	45
Pouvoir adjudicateur/entité adjudicatrice n° 2	0	10	0	0	5	15
Pouvoir adjudicateur/entité adjudicatrice n° 3	10	10	5	5	10	40
Total dans l'État membre	15	20	15	25	25	100 Objectif = 45

Afin de garantir le respect de la directive, cet État membre doit veiller à ce que 45 des 100 autobus acquis par voie de marchés publics au cours de la période de référence soient des véhicules propres. Pour ce faire, il existe différentes manières de procéder, notamment:

- en fixant un objectif minimal de 45 % pour les trois pouvoirs adjudicateurs/entités adjudicatrices: dans ce cas, le pouvoir adjudicateur/l'entité adjudicatrice n° 1 serait tenu(e) d'acheter 20 autobus propres sur 45, le pouvoir adjudicateur/l'entité adjudicatrice n° 2 serait tenu(e) d'en acheter 7 sur 15 et le pouvoir adjudicateur/l'entité adjudicatrice n° 3 serait tenu(e) d'en acheter 18 sur 40, soit un total de 45 sur 100;
- en fixant un objectif de 100 % pour le pouvoir adjudicateur/l'entité adjudicatrice n° 1, et aucune exigence pour les deux autres pouvoirs adjudicateurs/entités adjudicatrices, ce qui donnerait également un total de 45 autobus propres sur 100;
- en fixant un objectif de 50 % pour les pouvoirs adjudicateurs/entités adjudicatrices n° 1 et n° 3, et un objectif de 30 % pour le pouvoir adjudicateur/l'entité adjudicatrice n° 2, soit un total de 46 autobus propres sur 100;
- en fixant un objectif de 60 % pour les pouvoirs adjudicateurs/entités adjudicatrices n° 1 et n° 3, et aucun objectif pour le pouvoir adjudicateur/l'entité adjudicatrice n° 2 (51 autobus propres sur 100 au total).

Dans tous ces cas de figure, le moment auquel les autobus propres sont acquis au cours de la période ne ferait aucune différence aux fins de la directive (c'est-à-dire qu'un autobus sera pris en compte de la même manière, qu'il soit acquis par voie de marché public en 2022 ou en 2025). Cela n'empêche toutefois pas l'État membre de définir à l'échelle nationale des exigences annuelles.

14. La directive couvre différents types de contrats, notamment les contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location de véhicules, ainsi que les contrats de service public et les contrats de services. L'article 5, paragraphes 4 et 5, de la directive prévoit que le nombre de véhicules au titre de chaque contrat doit être pris en compte différemment pour ce qui est des véhicules achetés/pris en crédit-bail/en location-vente (article 5, paragraphe 4) et des contrats de service public et de contrats de services (article 5, paragraphe 5). Les véhicules relevant de ces différents types de contrats devraient-ils être pris en compte ensemble ou séparément aux fins de la réalisation des objectifs?

Comme l'indiquent les tableaux 3 et 4 de l'annexe de la directive, un seul objectif minimal est fixé par catégorie de véhicules (c'est-à-dire les véhicules légers, les camions, les autobus) pour chaque État membre, sans distinction entre les différents types de contrats (c'est-à-dire l'achat ou la location de véhicules, les services, etc.).

Conformément à l'article 5, paragraphe 1, de la directive, ces objectifs minimaux sont calculés en pourcentages minimaux de véhicules propres dans le nombre total de véhicules de transport routier couverts par la somme de tous les contrats relevant du champ d'application de la directive, sans distinction entre les différents types de contrats (c'est-à-dire l'achat, la location, la location-vente de véhicules, les contrats de services, etc.).

L'article 5, paragraphes 4 et 5, de la directive précise la manière dont le nombre de véhicules couverts par chaque contrat distinct doit être pris en compte pour les différents types de contrats (par exemple, les véhicules achetés ou les contrats de services). Une fois que le nombre de véhicules acquis au titre de chaque contrat est calculé suivant ces dispositions, le respect des objectifs peut être vérifié sur la base de la somme de tous les véhicules acquis par voie de marchés publics dans le cadre de tous les contrats pertinents, et de la part des véhicules propres dans ce total.

Questions relatives à l'achat de véhicules par des prestataires de services dans le cadre de contrats de service public

15. *Comment les véhicules doivent-ils être pris en compte dans le cadre d'un contrat de service public? Devrions-nous comptabiliser les achats de nouveaux véhicules par le prestataire de services? Comment peuvent-ils être contrôlés?*

Conformément à l'article 5, paragraphe 5, de la directive, dans le cas des contrats de services visés à l'article 3, paragraphe 1, points b) et c) — c'est-à-dire les contrats de service public et les contrats de services énumérés dans le tableau 1 de l'annexe de la directive — l'ensemble des véhicules à utiliser aux fins de la prestation des services en question doivent être pris en compte.

Cette approche garantit une certaine cohérence entre les deux méthodes différentes en matière de passation de marchés [les contrats d'achat/de prise en crédit-bail/de location-vente visés à l'article 3, paragraphe 1, point a), et les contrats de service public et les contrats de services visés, respectivement, à l'article 3, paragraphe 1, point b), et à l'article 3, paragraphe 1, point c)], et réduit au minimum la charge administrative.

Un contrat d'achat/de prise en crédit-bail/de location-vente est l'obtention par voie de marchés publics d'un certain nombre de véhicules par un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice; pour cette raison, l'ensemble des véhicules couverts par ce type de contrat est pris en compte. De la même manière, dans le cas d'un contrat de services, un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice passe un marché public portant sur l'utilisation d'un certain nombre de véhicules afin de fournir un service; le nombre de véhicules que le prestataire de services utilisera pour fournir ce service sera donc pris en compte, indépendamment du fait que le prestataire de services achète de nouveaux véhicules ou utilise des véhicules existants.

16. *Si le contrat de services est conclu pour une période plus longue que la période de référence, les véhicules utilisés sont-ils également pris en compte pour la période de référence qui suit?*

Non. Comme le prévoit l'article 5 de la directive, la date d'attribution du contrat détermine la période de référence au cours de laquelle les véhicules obtenus par voie de marchés publics doivent être pris en compte. Même si un contrat de services signé pendant la première période de référence peut encore être d'application au cours de la deuxième période, les véhicules couverts par ce contrat ne seront comptabilisés que pour la première période.

17. *Dans le cas d'un contrat de services, comment les véhicules utilisés pour la fourniture de ce service sont-ils pris en compte lorsque leur nombre évolue au fil du temps (changements réguliers ou ponctuels) au cours de la période de référence?*

Le nombre de véhicules utilisés pour la fourniture des services couverts par le contrat sera enregistré au moment de l'attribution dudit contrat.

Les changements substantiels dans le nombre de véhicules utilisés auront généralement une incidence sur le budget et nécessiteront donc une certaine révision ou modification du contrat, qui devra être déclarée.

Les changements mineurs qui ne nécessitent pas de modification du contrat ne seront pas enregistrés au titre de la directive; bien que le nombre définitif de véhicules déclarés au titre de la directive pourrait donc ne pas être totalement exact, les colégislateurs ont estimé que cette manière de procéder représente un bon compromis entre la précision et la charge administrative qui serait nécessaire pour assurer un suivi exhaustif en temps réel.

18. *Que se passe-t-il si le prestataire d'un contrat de service public ou d'un contrat de services visé à l'article 3, paragraphe 1, point b) ou c), est lui-même également une entité adjudicatrice ou un pouvoir adjudicateur soumis aux obligations prévues par la directive 2014/24/UE ⁽⁹⁾ sur la passation des marchés publics et la directive 2014/25/UE ⁽¹⁰⁾ 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? Doit-il également enregistrer l'achat de nouveaux véhicules qui sont utilisés pour fournir le service?*

Si le prestataire de services est soumis à l'obligation d'appliquer les procédures de passation de marchés définies dans la directive 2014/24/UE ou la directive 2014/25/UE, de sorte qu'elles s'appliquent aux achats des véhicules qui sont utilisés pour la prestation du service, la directive relative aux véhicules propres s'applique également à ces achats.

⁽⁹⁾ JO L 94 du 28.3.2014, p. 65.

⁽¹⁰⁾ JO L 94 du 28.3.2014, p. 243.

À cet égard, il convient également de rappeler que la directive ne s'applique qu'aux contrats qui relèvent du champ d'application des directives 2014/24/UE et 2014/25/UE ou du règlement (CE) n° 1370/2007; si un contrat entre deux pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices n'entre pas dans le champ d'application de ces instruments juridiques, alors il ne relève pas non plus du champ d'application de la directive relative aux véhicules propres. Toutefois, dans ce cas, l'obtention par voie de marchés publics de véhicules par le second pouvoir adjudicateur ou la seconde entité adjudicatrice relèverait toujours du champ d'application de la directive relative aux véhicules propres (sauf si cette acquisition est exclue en raison d'autres circonstances).

Exemples concrets — questions 15 à 18

Les exemples énoncés ci-après illustrent le fonctionnement dans la pratique des points décrits aux questions 15, 16, 17 et 18.

Cas de figure n° 1: au cours de la période de référence, un pouvoir adjudicateur achète dix autobus. Les dix autobus sont tous pris en compte aux fins de l'objectif minimal en matière de marchés publics.

Cas de figure n° 2: au cours de la période de référence, un pouvoir adjudicateur attribue un contrat pour l'exploitation de son réseau d'autobus à une entité qui n'est pas un pouvoir adjudicateur ni une entité adjudicatrice au sens des directives 2014/24/UE et 2014/25/UE; le contrat prévoit l'utilisation de dix autobus. Ces dix autobus sont tous pris en compte aux fins de l'objectif, que le prestataire de services achète de nouveaux autobus ou utilise des autobus existants; les éventuels remplacements d'autobus ne seront pas pris en compte aux fins de l'objectif minimal en matière de marchés publics et il n'y a pas lieu de les contrôler/enregistrer.

Cas de figure n° 3: au cours la période de référence, un pouvoir adjudicateur attribue un contrat pour l'exploitation de son réseau d'autobus à un autre pouvoir adjudicateur ou une autre entité adjudicatrice, qui est soumis(e) aux exigences des directives 2014/24/UE et 2014/25/UE; le contrat prévoit l'utilisation de dix autobus. Ces dix autobus sont tous pris en compte aux fins de l'objectif, que le prestataire de services achète de nouveaux autobus ou utilise des autobus existants. En outre, si, au cours de la période de référence, le second pouvoir adjudicateur ou la seconde entité adjudicatrice obtient par voie de marchés publics un ou plusieurs autobus (par exemple, en achetant un nouvel autobus pour remplacer l'un de ceux utilisés dans le cadre du contrat de services), cette acquisition sera également prise en compte aux fins de l'objectif minimal en matière de marchés publics et devra être déclarée en conséquence. Veuillez noter que, dans ce cas, l'achat de l'autobus par le second pouvoir adjudicateur ou la seconde entité adjudicatrice sera comptabilisé, qu'il soit ou non utilisé dans le cadre du contrat de services.

Cas de figure n° 4: au cours la période de référence, un pouvoir adjudicateur attribue un contrat pour l'exploitation de son réseau d'autobus à un autre pouvoir adjudicateur ou une autre entité adjudicatrice, qui est soumis(e) aux exigences des directives 2014/24/UE et 2014/25/UE. Le contrat de services prévoit l'utilisation de dix autobus; toutefois, ce contrat n'entre pas dans le champ d'application de ces deux directives. Dans ce cas, aucun véhicule ne sera enregistré pour le contrat de services, car il est exclu du champ d'application de la directive; cependant, si au cours de la période de référence, le second pouvoir adjudicateur ou la seconde entité adjudicatrice obtient par voie de marchés publics un ou plusieurs autobus (par exemple, en achetant un nouvel autobus pour remplacer l'un de ceux utilisés dans le cadre du contrat de services), cette acquisition sera également prise en compte aux fins de l'objectif minimal en matière de marchés publics et devra être déclarée en conséquence. Veuillez noter que, dans ce cas, l'achat de l'autobus par le second pouvoir adjudicateur/la seconde entité adjudicatrice sera également comptabilisé, qu'il soit ou non utilisé dans le cadre du contrat de services.

Questions relatives à la modernisation

19. *Conformément à l'article 5, paragraphe 3, de la directive, les véhicules modernisés répondant à la définition de véhicule propre et/ou de véhicule à émission nulle peuvent être pris en compte aux fins de la réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics. Comment le nombre de véhicules modernisés doit-il être transcrit dans la base de données TED et les rapports?*

Dans la plupart des cas, la modernisation des véhicules ne devrait pas apparaître dans la base de données TED — étant donné que ce processus sera effectué en interne, par exemple, ou qu'il fait l'objet d'un contrat de services qui ne relève pas du champ d'application de la directive. La directive offre aux États membres la possibilité d'utiliser la modernisation comme un moyen rentable d'atteindre les objectifs mais, dans la plupart des cas, le recours à cette option devra faire l'objet d'un rapport distinct, en dehors de la collecte d'informations à partir de TED qui sera effectuée par la Commission.

À cet égard, il convient de rappeler que, conformément à l'article 10, paragraphe 2, de la directive, les États membres soumettent à la Commission un rapport sur la mise en œuvre de la directive, notamment sur le nombre et les catégories de véhicules couverts par les contrats concernés, sur la base des données fournies par la Commission à partir de la base de données TED. Le respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics sera évalué principalement sur la base de ce rapport, et pas seulement sur la base des chiffres extraits de la base de données TED par la Commission.

Si le processus de modernisation est utilisé pour atteindre les objectifs minimaux en matière de marchés publics et qu'il n'est pas pris en considération dans les chiffres figurant dans la base de données TED, les États membres devraient recueillir, auprès des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices concernés, et inclure dans le rapport visé à l'article 10, paragraphe 2, le nombre de véhicules (pour chaque catégorie) répondant à la définition de véhicule propre et/ou de véhicule à émission nulle à la suite d'une modernisation. De cette manière, ces véhicules seront pris en compte aux fins de l'évaluation du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics.

20. *Comment les véhicules modernisés doivent-ils être comptabilisés dans la pratique, lorsque des véhicules qui avaient déjà été obtenus par voie de marchés publics avant la période de référence sont modernisés afin de répondre à la définition de véhicule propre au cours de la période de référence? Qu'en est-il lorsque des véhicules neufs qui ne sont pas propres sont achetés puis modernisés au cours de la même période de référence?*

Tant la modernisation de véhicules obtenus par voie de marchés publics avant le début de la période de référence que l'achat et la modernisation ultérieure de véhicules au cours de la même période de référence peuvent être pris en compte, bien que la manière de procéder et leurs réelles incidences au regard des objectifs minimaux en matière de marchés publics soient légèrement différentes, comme le montrent les exemples ci-après.

Exemples concrets — question 20

Cas de figure n° 1:

un pouvoir adjudicateur achète dix nouveaux autobus fonctionnant au diesel au cours de la période de référence. Aux fins des objectifs minimaux en matière de marchés publics, il a obtenu par voie de marchés publics dix véhicules dont aucun n'est propre.

Cas de figure n° 2:

un pouvoir adjudicateur achète dix nouveaux autobus électriques à batterie au cours de la période de référence. Aux fins des objectifs minimaux en matière de marchés publics, il a obtenu par voie de marchés publics dix véhicules propres (à émission nulle).

Cas de figure n° 3:

un pouvoir adjudicateur possède dix autobus fonctionnant au diesel, qui ont été obtenus par voie de marchés publics avant l'entrée en vigueur de la nouvelle directive. Pendant la période de référence, ce pouvoir adjudicateur les modernise pour qu'ils fonctionnent exclusivement à l'électricité. Aux fins des objectifs minimaux en matière de marchés publics, il a obtenu par voie de marchés publics dix véhicules propres (à émission nulle). En ce sens, le résultat de ce cas de figure est effectivement le même que celui du deuxième cas de figure.

Cas de figure n° 4:

un pouvoir adjudicateur achète dix nouveaux autobus fonctionnant au diesel au cours de la période de référence. Il les transforme alors, à la suite d'une modernisation, en véhicules électriques à batterie pendant la même période. Dans ce cas, deux marchés publics distincts seront enregistrés: tout d'abord, l'obtention par voie de marchés publics de dix véhicules qui ne sont pas propres (comme dans le premier cas de figure), puis l'obtention par voie de marchés publics (à la suite d'une modernisation) de dix véhicules propres à émission nulle (comme dans le troisième cas de figure). Au total, 20 véhicules obtenus par voie de marchés publics seront pris en compte, dont dix à émission nulle et dix qui ne sont pas propres.

Questions relatives à l'utilisation de la base de données TED

21. *Comment la base de données TED sera-t-elle utilisée pour suivre la mise en œuvre de la directive? Que doivent encoder les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices dans la base de données TED aux fins de la directive?*

Pour chaque marché qui relève du champ d'application de la directive, les informations qui doivent être recueillies sont les suivantes: le nombre total de véhicules couverts par le marché; le nombre de véhicules (sur ce total) qui sont considérés comme des «véhicules propres» au sens de l'article 4, paragraphe 4, de la directive, et le nombre de véhicules (sur le nombre total de véhicules) qui sont considérés comme des «véhicules utilitaires lourds à émission nulle» au titre de l'article 4, paragraphe 5, de la directive.

Ces informations sont connues au moment de l'attribution du contrat, et apparaissent généralement déjà dans l'un des champs libres de la base de données TED. Toutefois, comme il n'existe actuellement aucune obligation de fournir ces informations, ce n'est pas toujours le cas; par ailleurs, même lorsque ces informations figurent dans la base de données TED, elles ne sont pas toujours encodées dans le même champ textuel, car il n'existe aucune exigence claire en ce sens. Pour l'instant, il n'est donc pas possible d'extraire automatiquement ces informations de la base de données TED, et le processus d'extraction manuelle des informations pertinentes est très long.

C'est pourquoi la prochaine version des formulaires électroniques, introduite par le règlement d'exécution (UE) 2019/1780 ⁽¹⁾ de la Commission établissant les formulaires types pour la publication d'avis dans le cadre de la passation de marchés publics, comprendra les trois champs suivants, pour tous les contrats, avec un code CPV correspondant à la directive:

- BT-715 Véhicules — Nombre de véhicules (qu'ils soient propres ou non) entrant dans le champ d'application de la directive 2009/33/CE. Ces véhicules ont fait l'objet d'un contrat d'achat, de location, de crédit-bail ou de location-vente, ou leur utilisation a fait l'objet d'un engagement contractuel pour la fourniture d'un service acheté entrant dans le champ d'application de la directive 2009/33/CE;
- BT-716 Véhicules propres — Nombre de véhicules propres au sens de la directive 2009/33/CE et entrant dans le champ d'application de celle-ci. Ces véhicules ont fait l'objet d'un contrat d'achat, de location, de crédit-bail ou de location-vente, ou leur utilisation a fait l'objet d'un engagement contractuel pour la fourniture d'un service acheté entrant dans le champ d'application de la directive 2009/33/CE;
- BT-725 Véhicules à émissions nulles — Nombre de véhicules lourds à émissions nulles au sens de la directive 2009/33/CE et entrant dans le champ d'application de celle-ci. Ces véhicules ont fait l'objet d'un contrat d'achat, de location, de crédit-bail ou de location-vente, ou leur utilisation a fait l'objet d'un engagement contractuel pour la fourniture d'un service acheté entrant dans le champ d'application de la directive 2009/33/CE.

Une fois que ces nouveaux formulaires électroniques seront mis en place, il sera possible d'extraire automatiquement le nombre de véhicules de transport routier ainsi que le nombre de véhicules de transport routier propres et à émission nulle, ce qui facilitera l'enregistrement et le suivi des commandes pour tous les États membres. La Commission rassemblera ces informations et les publiera sur son site web.

Il convient de noter que les champs mentionnés ci-dessus (BT-715, BT-716 et BT-725), qui seront utilisés pour le suivi au moyen des formulaires électroniques, sont facultatifs. Si les États membres ont l'intention de permettre le suivi de la mise en œuvre de la directive par l'intermédiaire de la base de données TED, il leur est recommandé de rendre ces champs obligatoires au niveau national. Si ces champs ne sont pas utilisés dans un État membre, il conviendra de mettre en place, sous une forme ou une autre, un système de suivi et de rapport spécifique au niveau national.

22. *Les États membres sont tenus de mettre en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la directive (UE) 2019/1161 au plus tard le 2 août 2021; cependant, les nouveaux formulaires électroniques comprenant les champs dédiés dans la base de données TED ne seront disponibles qu'à partir du 14 novembre 2022. Comment les progrès accomplis seront-ils suivis dans l'intervalle?*

L'ajout des champs dédiés (nombre de véhicules, nombre de véhicules propres, nombre de véhicules à émissions nulles) dans les nouveaux formulaires électroniques permettra l'extraction automatique des informations à partir de la base de données TED. Pour la période comprise entre la fin de la période de transposition (2 août 2021) et la mise en place des nouveaux formulaires électroniques pour la base de données TED, les informations relatives au nombre de véhicules, de véhicules propres et de véhicules à émissions nulles couverts par chaque contrat peuvent être encodées dans le champ de textuel II.2.14) «Informations complémentaires». Lors de la transposition et de la mise en œuvre de la directive, les États membres sont encouragés à préciser que ce champ libre doit être utilisé à cette fin afin de faciliter la collecte de ces informations.

23. *Dans le cadre des avis d'attribution de marché publiés dans la base de données TED, un problème pourrait se poser pour les contrats couvrant des véhicules de différentes catégories, pour lesquels des pourcentages différents sont fixés (par exemple, les autobus et les voitures). Dans ce cas, comment le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice doit-il/elle faire rapport de ses acquisitions?*

Sur la base de l'expérience acquise, seul un nombre relativement limité d'avis d'attribution de marchés publics devrait être concerné par cette problématique. En règle générale, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices devraient être encouragés à utiliser des lots distincts pour les différentes catégories de véhicules lorsque cela est possible.

Lorsqu'un avis d'attribution de marché couvre différentes catégories de véhicules, nous recommandons l'approche suivante:

- introduire les codes CPV pour les deux catégories de véhicules; choisir comme code CPV principal celui de la catégorie de véhicules comptant le plus grand nombre de véhicules concernés, et celui (ou ceux) des autres catégories de véhicules comme codes CPV secondaires (par exemple, si l'avis concerne dix autobus et cinq camionnettes, choisir comme code CPV principal celui des autobus, et comme code CPV secondaire celui des camionnettes);
- inscrire uniquement, dans les champs prévus à cet effet, le nombre de véhicules de la catégorie la plus importante (par exemple, si l'avis concerne dix autobus et cinq camionnettes, n'inscrire que les dix autobus);
- indiquer le nombre des autres véhicules dans le champ II.2.14) «Informations complémentaires».

⁽¹⁾ JO L 272 du 25.10.2019, p. 7.

24. *Que se passe-t-il lorsqu'un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice utilise les formulaires électroniques de la base de données TED pour des contrats qui ne relèvent pas du champ d'application de la directive, parce qu'ils ont, par exemple, une valeur inférieure aux seuils minimaux ou parce que les véhicules acquis sont exclus du champ d'application de la directive? Comment pouvons-nous éviter que les véhicules couverts par ces contrats soient pris en compte aux fins des objectifs minimaux en matière de marchés publics au titre de la directive, alors qu'ils ne relèvent pas de son champ d'application?*

Si un formulaire électronique est utilisé pour un contrat qui ne relève pas du champ d'application de la directive (par exemple parce que sa valeur est inférieure au seuil), les champs dédiés (nombre de véhicules obtenus par voie de marchés publics relevant du champ d'application de la directive, nombre de véhicules propres, nombre de véhicules à émissions nulles) doivent rester vides ou être remplis en indiquant «0», de sorte que le nombre correspondant de véhicules ne soit pas comptabilisé lors de l'extraction des chiffres à partir de la base de données TED.

25. *L'article 3, paragraphe 1, point b), de la directive permet aux États membres de déterminer un seuil minimal pour les contrats de service public, qui peut être égal ou inférieur à celui fixé à l'article 5, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1370/2007. Si un État membre fixe un seuil inférieur, comment ces contrats peuvent-ils être contrôlés dans la base de données TED?*

Si un État membre décide de fixer un seuil inférieur, il devrait en principe être possible d'encoder dans la base de données TED les contrats de service public dont la valeur est inférieure au seuil de l'Union visé à l'article 5, paragraphe 4, du règlement (CE) n° 1370/2007.

Si un contrat donné doit déjà être enregistré dans la base de données TED en vertu des dispositions nationales, il est facile d'encoder le nombre de véhicules de transport routier dans le formulaire électronique correspondant moyennant un minimum de formalités administratives supplémentaires.

Si un contrat ne doit pas être obligatoirement déclaré à ce stade, différentes options sont possibles; cependant, elles entraînent toutes une certaine charge administrative:

- les États membres peuvent exiger que ce contrat soit déclaré dans la base de données TED;
- selon une autre option, les États membres peuvent exiger des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices qu'ils ou elles déclarent le nombre de véhicules de transport routier (et de véhicules de transport routier propres et à émissions nulles) dans ces contrats au niveau national; l'État membre pourrait alors inclure ces chiffres dans le rapport national sans recourir à la base de données TED. La nécessité de présenter un rapport parallèle sur le nombre de véhicules couverts par ces contrats relativement mineurs entraînerait également une certaine charge administrative supplémentaire.

Nous invitons les États membres à tenir compte du bien-fondé et des incidences de chacune de ces différentes options lorsqu'ils prendront une décision sur cette question dans le cadre de la transposition de la directive.

Questions relatives aux marchés publics qui ont commencé avant la fin de la période de transposition

26. *Les contrats de services en vigueur signés avant le 2 août 2021 sont-ils concernés par la directive? Comment le remplacement des véhicules dans le cadre de ces contrats doit-il être traité?*

Les contrats-cadres ou les contrats de service public concernant des services de transport public qui ont été conclus avant le 2 août 2021 ne relèvent pas du champ d'application de la directive. Par ailleurs, comme expliqué à la question 13 ci-dessus, même si un contrat de services relève du champ d'application de la directive, le nombre de véhicules à prendre en compte aux fins de l'objectif minimal en matière de marchés publics est le nombre de véhicules à utiliser pour fournir le service, et non le nombre de véhicules qui pourraient être remplacés par le prestataire de services au cours du contrat.

Toutefois, comme expliqué plus en détail à la question 14 ci-dessus, il pourrait être demandé au prestataire de services de déclarer l'achat de véhicules, s'il est lui-même un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice soumis aux exigences des directives 2014/24/UE ou 2014/25/UE.

Exemples concrets — questions 17, 18 et 26

Cas de figure n° 1: avant le 2 août 2021, un pouvoir adjudicateur a attribué un contrat pour l'exploitation de son réseau d'autobus à une entité qui n'est pas un pouvoir adjudicateur ni une entité adjudicatrice au sens des directives 2014/24/UE et 2014/25/UE. Le contrat de services ne relève pas du champ d'application de la directive et n'est pas pris en compte aux fins des objectifs minimaux en matière de marchés publics. Aucun des autobus couverts par le contrat n'est pris en compte aux fins de l'objectif; les éventuels remplacements d'autobus ne seront pas non plus pris en compte et il n'y a pas lieu de les contrôler/enregistrer.

Cas de figure n° 2: avant le 2 août 2021, un pouvoir adjudicateur a attribué un contrat pour l'exploitation de son réseau d'autobus à une agence de transports publics, qui est également un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice soumis(e) aux exigences des directives 2014/24/UE et 2014/25/UE. Le contrat de services ne relève pas du champ d'application de la directive et n'est pas pris en compte aux fins des objectifs minimaux en matière de marchés publics. Toutefois, l'obtention d'autobus par voie de marchés publics, par l'agence de transports publics, relève du champ d'application de la directive. Par conséquent, si au cours de la période de référence, l'agence procède au remplacement d'un ou de plusieurs autobus utilisés pour fournir ce service, cet achat sera pris en compte aux fins de l'objectif minimal en matière de marchés publics et doit être déclaré en conséquence (veuillez noter que, dans ce cas, l'achat de l'autobus sera comptabilisé, qu'il soit ou non utilisé dans le cadre du contrat de services).

Questions relatives à l'application de la directive aux accords-cadres et aux systèmes d'acquisition dynamique

27. *Comment les exigences de la directive sont-elles appliquées aux appels d'offres dans le cadre du système d'acquisition dynamique ou des accords-cadres?*

La directive s'applique à chaque contrat attribué dans le cadre d'un accord-cadre ou d'un système d'acquisition dynamique. Les avis d'attribution de marchés doivent être pris en considération aux fins de la directive, conformément aux dispositions de l'article 5, paragraphe 2. Ils peuvent être déclarés comme suit:

- pour les systèmes d'acquisition dynamiques, conformément à l'article 50, paragraphe 3, de la directive 2014/24/UE, «[l]es pouvoirs adjudicateurs envoient un avis d'attribution de marché au plus tard trente jours après la passation de chaque marché fondé sur un système d'acquisition dynamique. Toutefois, ils peuvent regrouper ces avis sur une base trimestrielle. Dans ce cas, ils envoient ces avis regroupés au plus tard trente jours après la fin de chaque trimestre».
- Pour chaque contrat conclu dans le cadre d'un accord-cadre, les modalités d'utilisation des formulaires électroniques sont expliquées dans le «*eForms Policy Implementation Handbook*» (manuel de mise en œuvre de la politique en matière de formulaires électroniques); veuillez notamment vous reporter à l'extrait suivant du manuel:

*«eForms could be used for the publication of contract award notices for individual contracts within a framework agreement, every quarter (and reference to the notice setting the framework agreement) which is not required by the Procurement Directives [Les formulaires électroniques pourraient être utilisés pour la publication des avis d'attribution de marché pour chaque contrat conclu dans le cadre d'un accord-cadre, tous les trimestres (et en se référant à l'avis établissant l'accord-cadre), ce qui n'est pas prévu par les directives relatives aux marchés publics] *. This obligation can be further segmented depending on the type of framework agreement (Cette obligation peut être segmentée davantage en fonction du type d'accord-cadre): e.g. for all framework agreements, or only for framework agreements with multiple economic operators (par exemple, pour tous les accords-cadres, ou seulement pour les accords-cadres avec plusieurs opérateurs économiques).*

Publishing contract award notices about contracts awarded within framework agreements is necessary for ensuring transparency about the actual amount of taxpayers' money being spent and, in the case of framework agreements with multiple economic operators, for ensuring additional transparency on who is actually receiving the money (La publication des avis d'attribution de marché concernant les contrats attribués dans le cadre d'accords-cadres est nécessaire pour garantir la transparence sur le montant réel des dépenses effectuées avec l'argent des contribuables et, dans le cas d'accords-cadres avec plusieurs opérateurs économiques, pour garantir une transparence supplémentaire sur le réel bénéficiaire de cet argent). (In addition, it is necessary for precise measuring of vehicles purchases under the Clean Vehicles Directive) [(En outre, celle-ci est nécessaire pour mesurer avec précision les achats de véhicules au titre de la directive relative aux véhicules propres)].

* *This is done in eForms by publishing a contract award notice with repeated Tender (BG-320) and Contract (BG-310) [Cela se fait dans les formulaires électroniques par la publication d'un avis d'attribution de marché avec mention répétée de l'appel d'offres (BG-320) et du contrat (BG-310)].»*

28. *La directive s'applique-t-elle aux appels d'offres lancés dans le cadre de systèmes d'acquisition dynamique ou d'un accord-cadre antérieurs, lorsque ladite directive entre en vigueur pendant la durée de validité du système?*

Non. Conformément à l'article 3, paragraphe 1, de la directive, seuls les contrats pour lesquels l'avis d'appel à la concurrence a été envoyé après le 2 août 2021 relèvent de son champ d'application. Un système d'acquisition dynamique ou un accord-cadre dont l'avis d'appel à la concurrence a été envoyé avant cette date n'entrerait donc pas dans le champ d'application de la directive, même si des contrats individuels fondés sur ce système d'acquisition dynamique sont susceptibles d'être attribués après cette date. Veuillez également vous reporter à la question 7.

29. *Si un accord-cadre ou un système d'acquisition dynamique est établi au cours de la première période de référence, mais que des contrats individuels sont attribués au cours de la deuxième période, pour quelle période faut-il prendre en compte les véhicules correspondants?*

Conformément à l'article 5, paragraphe 2, de la directive, la date à prendre en compte est la date d'attribution du contrat. Dans le cas des accords-cadres ou des systèmes d'acquisition dynamique, il s'agit de la date d'attribution des différents contrats. Par conséquent, dans le cas de contrats individuels attribués au cours de la deuxième période de référence dans le cadre d'un accord-cadre ou d'un système d'acquisition dynamique établi au cours de la première période de référence, les véhicules couverts seront pris en compte pour la deuxième période de référence.

Veuillez également vous reporter à la question 7.

Questions relatives aux marchés publics auxquels participent des pouvoirs adjudicateurs de différents États membres

30. *Si une passation conjointe de marchés publics est organisée avec des pouvoirs adjudicateurs ou des entités adjudicatrices de différents États membres — par exemple, si un groupement européen de coopération territoriale organise une passation conjointe de marchés publics portant sur des autobus propres pour le compte de ses membres dans différents États membres —, comment déclarer cette passation de marchés dans la base de données TED, afin de garantir que les véhicules sont correctement imputés à l'État membre concerné aux fins des objectifs minimaux en matière de marchés publics?*

La passation conjointe de marchés publics telle que décrite ci-dessus sera enregistrée comme une seule entrée dans la base de données TED; les véhicules correspondants seront donc automatiquement imputés à l'État membre dans lequel le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice chef de file est établi(e). Afin de veiller à ce que les véhicules soient correctement répartis entre les États membres participants aux fins des objectifs minimaux en matière de marchés publics, la répartition des véhicules, des véhicules propres et des véhicules à émissions nulles entre les États membres doit être encodée dans le champ II.2.14) «Informations complémentaires». Les services de la Commission corrigeront ensuite manuellement la prise en compte de ces véhicules dans le système, afin de refléter leur répartition réelle entre les États membres participants.
