

Projet de règlement grand-ducal relatif à la promotion de véhicules routiers propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions et abrogeant le règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics ;

Vu la 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 ;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers, de la Chambre des salariés et du Conseil de la concurrence ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et de notre Ministre de l'Intérieur, et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. (1) Le présent règlement grand-ducal s'applique aux marchés publics dans le cadre des :

- 1° contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-vente de véhicules routiers 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 par les dispositions des Livres II et III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics;
- 2° contrats de service public, au sens du 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, ayant pour objet la fourniture de services de transport routier de voyageurs au-delà des seuils fixés par les Livres II ou III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics sans toutefois excéder le seuil applicable fixé à l'article 5, paragraphe 4, dudit règlement;
- 3° contrats de services figurant dans le tableau à l'appendice 2 de l'annexe I, dans la mesure où les pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices ont l'obligation d'appliquer les procédures de passation de marché prévues par les dispositions des Livres II et III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

(2) Le présent règlement grand-ducal ne s'applique qu'aux contrats pour lesquels l'avis d'appel à la concurrence est 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.

(3) Le présent règlement grand-ducal s'applique aux véhicules automoteurs des catégories M et N, à l'exception des véhicules suivants:

- 1° les véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières ou dans les installations portuaires ou aéroportuaires;

- 2° les véhicules conçus et construits ou adaptés pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services de lutte contre l'incendie et les services responsables du maintien de l'ordre public;
- 3° les autocars;
- 4° les véhicules blindés;
- 5° les ambulances;
- 6° les corbillards;
- 7° les grues mobiles dont le couple de levage est égal ou supérieur à 400 kNm;
- 8° les véhicules de la catégorie M1 accessibles en fauteuil roulant, construits ou modifiés spécialement de manière à recevoir, pour leur transport sur route, une ou plusieurs personnes en fauteuil roulant;
- 9° les véhicules équipés de chenilles;
- 10° 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.

Art. 2. (1) Les définitions et les catégorisations reprises aux articles 2 et 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques s'appliquent au présent règlement.

(2) Au sens du présent règlement grand-ducal, on entend par :

- 1° « pouvoirs adjudicateurs » : les pouvoirs adjudicateurs définis par les dispositions des articles 2 a) et 86 (1) de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics;
- 2° « entités adjudicatrices » : les entités adjudicatrices définies par les dispositions de l'article 87 (1) de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics;
- 3° « véhicule léger 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 à l'appendice 1^{er} de l'annexe I;
- 4° « véhicule utilitaire lourd propre » : un véhicule de la catégorie M3, N2 ou N3 classifiable en tant que:
 - a) véhicule automoteur électrique pur;
 - b) véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène;
 - c) véhicule automoteur électrique hybride rechargeable;

ou qui est propulsé par:

- d) un biocarburant au sens de l'article 2, point i) de la directive 2009/28/CE;
- e) un carburant de synthèse;
- f) un carburant paraffinique;
- g) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (GNC) et sous forme liquéfiée (GNL);
- h) le gaz de pétrole liquéfié (GPL).

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 utilitaire lourd propre au sens du point 4) du paragraphe 2 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 du 18 juin 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI), 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 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 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 et à ses mesures d'exécution.

Art. 3. (1) Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices tiennent compte, lors de l'obtention par voie de marchés publics de certains véhicules routiers, 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 européenne dans les domaines de l'environnement, du climat et de l'énergie.

(2) L'obtention par voie de marchés publics de véhicules et de services par contrats visés à l'article 1^{er} répond à des objectifs minimaux pour les véhicules légers propres et 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 1^{er}, attribués entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, et entre chaque période quinquennale successive.

Les objectifs minimaux visés à l'alinéa qui précède s'appliquent aux pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices considérés individuellement.

(3) Le pourcentage minimal à atteindre pour les véhicules légers propres est de 38,5% du nombre total de véhicules légers couverts par les contrats visés à l'article 1^{er} et pour lesquels l'attribution se produit entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025 et de 38,5% pour chaque période quinquennale successive.

(4) Le pourcentage minimal à atteindre pour les véhicules utilitaires lourds propres dans le nombre total de véhicules utilitaires lourds couverts par les contrats visés à l'article 1^{er} est de :

- 1° 10% pour les véhicules de catégorie N2 ou N3 pour les contrats visés à l'article 1^{er} et pour lesquels l'attribution se produit entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, et de 15% pour chaque période quinquennale successive ;
- 2° 45% pour les véhicules de catégorie M3 pour les contrats visés à l'article 1^{er} pour lesquels l'attribution se produit entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, et de 65% pour chaque période quinquennale successive.

(5) La moitié des objectifs minimaux visés au paragraphe 4, point 2°, concernant la part d'autobus propres doit être remplie en obtenant par voie de marchés publics des autobus à émission nulle.

(6) 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.

(7) Les véhicules répondant aux définitions de véhicule léger propre au sens de l'article 2, paragraphe 2, point 3°, de véhicule utilitaire lourd propre au sens de l'article 2, paragraphe 2, point 4°, ou de véhicule utilitaire lourd à émission nulle au sens de l'article 2, paragraphe 2, point 5°, à la suite d'une transformation 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.

(8) Dans le cas des contrats visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, point 1°, le nombre de véhicules routiers 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.

(9) Dans le cas des contrats visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, points 2° et 3°, le nombre de véhicules routiers 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.

Art. 4. (1) Pour tous les contrats qui relèvent du champ d'application du présent règlement grand-ducal, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices ont l'obligation de remplir, lors de la publication des avis d'attribution de marché visés par les dispositions des articles 158 (Livres II), 217 et 219 (Livre III) du règlement grand-ducal d'exécution du 8 avril 2018 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, les trois champs suivants qui figurent dans les formulaires types, tels que mis à disposition, par le Portail des marchés publics, en application du règlement d'exécution (UE) 2019/1780 de la Commission du 23 septembre 2019 établissant les formulaires types pour la publication d'avis dans le cadre de la passation de marchés publics et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2015/1986 (« formulaires électroniques ») :

- 1° « Véhicules - Nombre de véhicules (qu'ils soient propres ou non) » entrant dans le champ d'application du présent règlement grand-ducal. Ces véhicules ont fait l'objet d'un contrat d'achat, de location, de prise en 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 du présent règlement grand-ducal (identifiant du champ : BT-715) ;
- 2° « Véhicules propres – Nombre de véhicules propres » au sens du présent règlement grand-ducal et entrant dans le champ d'application de celui-ci. Ces véhicules ont fait l'objet d'un contrat d'achat, de location, de prise en 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 du présent règlement grand-ducal (identifiant du champ : BT-716) ;
- 3° « Véhicules à émissions nulles - Nombre de véhicules utilitaires lourds à émissions nulles » au sens du présent règlement grand-ducal et entrant dans le champ d'application de celui-ci. Ces véhicules ont fait l'objet d'un contrat d'achat, de location, de prise en 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 du présent règlement grand-ducal (identifiant du champ : BT-725).

(2) Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices notifient au Ministre ayant les Transports dans ses attributions toute transformation en véhicule propre, tel que décrite à l'article 3, paragraphe 7.

Art. 5. Le règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie est abrogé.

Art. 6. La référence au présent règlement grand-ducal se fait sous la forme suivante : « règlement grand-ducal du xx relatif à la promotion de véhicules routiers propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions ».

Art. 7. Pour la période comprise entre le 2 août 2021 et la mise en place des formulaires électroniques visés à l'article 4, paragraphe 1^{er}, sur le Portail des marchés publics, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices ont l'obligation d'encoder les informations relatives au nombre de véhicules, de véhicules propres et de véhicules à émission nulles couverts par chaque contrat visé à l'article 1^{er} dans le champ textuel « II.2.14) informations complémentaires » des formulaires types lors de la publication des avis d'attribution de marché.

Art. 8. Notre ministre de la Mobilité et des Travaux publics et Notre ministre de l'Intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,

François Bausch

Le Ministre de l'Intérieur,

Taina Bofferding

Annexe I

Appendice 1

Seuils d'émissions pour les véhicules légers propres

Catégories de véhicules	Jusqu'au 31 décembre 2025		À 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)
M1	50	80%	0	n.d.
M2	50	80%	0	n.d.
N1	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 (NO_x) en mg/km, telles que figurant au point 48.2 du certificat de conformité, comme décrit à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et 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.

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

Appendice 2

Codes du vocabulaire commun pour les marchés publics (CPV) pour les services visés à l'article 2, paragraphe 1, point 3°

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

Exposé des motifs

Projet de règlement grand-ducal relatif à la promotion de véhicules routiers propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions et abrogeant le règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

1. Dispositions générales.

Le présent projet de règlement grand-ducal vise à transposer les modifications apportées par la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 à la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Cette dernière directive était transposée par le règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, qui est un règlement d'exécution de la loi sur les marchés publics. Dans la mesure où les dispositions de la directive à transposer modifient l'intégralité des dispositions du règlement grand-ducal précité du 17 juin 2011, il est proposé de procéder à son abrogation totale.

Concrètement, il est proposé que les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices tiennent compte, lors de l'obtention par voie de marchés publics de certains véhicules routiers, 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 européenne dans les domaines de l'environnement, du climat et de l'énergie.

Pour chaque pouvoir adjudicateur ou chaque entité adjudicatrice, un pourcentage minimal de véhicules propres sur l'entièreté des véhicules mis en adjudication doit être obtenu au cours de périodes de référence de cinq années. Ces objectifs minimaux sont applicables à différents modes de passation des marchés publics, y compris les contrats d'achat, de leasing, de location et de contrats de service.

2. Commentaire des articles.

Ad art. 1^{er}

L'article 1^{er} précise le champ d'application du présent règlement grand-ducal.

Le paragraphe 1^{er} énumère les différents modes de passation des marchés publics, y compris les contrats d'achat, de leasing, de location et de contrats de service publics ou autres auxquels les dispositions du présent règlement grand-ducal s'appliquent.

En matière de marchés publics, les dispositions des directives européennes ne s'appliquent qu'à partir d'un certain seuil. Lorsqu'un marché à conclure sur des véhicules automoteurs visés par la directive 2009/33 CE précitée, dépasse ce seuil, la publication au niveau européen des avis de marché est requise et les obligations du présent règlement grand-ducal s'appliquent. Les seuils actuels sont fixés par le règlement UE n°2019/1828 de la Commission européenne du 30 octobre 2019 et ont été publiés au Journal officiel "Mémorial B" n°4163 le 20 décembre 2019. A partir du 1^{er} janvier 2020 les seuils actualisés sont 139.000 € HTVA pour les marchés publics de fournitures et de services passés par des autorités publiques centrales et pour les concours organisés par celles-ci et 214.000 € pour les marchés publics de fournitures et de services passés par les pouvoirs adjudicateurs sous-centraux et pour les concours organisés par ceux-ci.

Le paragraphe 3 précise que le présent règlement grand-ducal s'applique en général aux véhicules automoteurs des catégories M et N. Cependant, conformément à l'article 3, paragraphe 2 de la directive 2009/33/CE précitée, sont exemptés les véhicules automoteurs des catégories M et N équipés de chenilles ou spécialement conçus et construits pour réaliser des travaux et qui, du fait de leurs caractéristiques de construction, ne conviennent ni au transport de passagers, ni au transport de marchandises, et qui ne sont pas une machine montée sur un châssis de véhicule à moteur.

Contrairement aux autobus et en raison du degré de maturité limité sur le marché des autocars à faibles émissions ou à émission nulle et de leurs exigences opérationnelles spécifiques, les autocars ne sont pas inclus dans le champ d'application de la directive 2009/33/CE précitée et sont par conséquent aussi exemptés.

D'autant plus et afin d'éviter d'imposer des charges disproportionnées aux pouvoirs publics et aux opérateurs, l'article 2 de la directive 2009/33/CE précitée prévoit que les États membres peuvent exempter certains véhicules présentant des caractéristiques spécifiques liées à leurs exigences opérationnelles. Il est ainsi proposé d'exempter les véhicules blindés, les ambulances, les corbillards, les véhicules de catégorie M1 accessibles en fauteuil roulant, les grues mobiles, les 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 par exemple concerner l'installation d'équipements de communication spécialisés ou d'éclairage de secours. Les véhicules qui sont spécialement conçus et construits pour effectuer des travaux et qui ne sont pas adaptés au transport de passagers ou de marchandises sont ainsi exemptés. Il s'agit notamment de véhicules pour l'entretien des routes, comme les chasse-neige.

Concernant les véhicules qui sont adaptés pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services d'incendie et les forces chargées de maintenir l'ordre public, il est important de préciser que s'il s'agit de véhicules ordinaires obtenus par voie de marchés publics et dont l'adaptation est prévue seulement en interne, ces véhicules ne sont alors pas à considérer comme «spécialement conçus et construits ou adaptés» et ne pourront par conséquent pas être exclus du champ d'application du présent règlement grand-ducal. En revanche, si l'acquisition par voie de marché public de véhicules et leur adaptation ultérieure pour répondre aux besoins spécifiques des services, sont obtenus dans le cadre de la même procédure, ces véhicules acquis peuvent alors être considérés

comme « spécialement adaptés » et sont donc exemptés. Par contre, si les services d'adaptation sont obtenus séparément, l'acquisition des véhicules n'est pas exemptée. Cette précision provient de la communication 2020/C352/01 de la Commission sur l'application des articles 2, 3, 4 et 5 de la directive 2009/33/CE précitée.

Dans la communication de la Commission il est aussi mentionné que tous les autres types de véhicules des catégories M et N non mentionnés dans l'article 3 ne sont pas exemptés. Par exemple des bennes à ordures ménagères sont en principe réceptionnées par type en tant que véhicules de catégorie N2 ou N3 conformément au règlement (UE) 2018/858 et dès lors, ces véhicules ne sont pas exclus du champ d'application du présent règlement grand-ducal.

Ad art. 2

L'article 2 indique que les définitions et les catégorisations reprises aux articles 2 et 2bis du Code de la Route s'appliquent au présent règlement grand-ducal et propose des définitions relatives aux pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices visés. De plus, trois définitions en relation avec les véhicules propres et à émission nulle sont introduites.

Les voitures à passagers comportant outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum (M1), les voitures à passagers comportant outre le siège du conducteur, plus de huit places assises au maximum et dont la masse maximale ne dépasse pas 5 tonnes (M2), et les camionnettes dont la masse maximale ne dépasse pas 3,5 tonnes sont désignées comme « véhicule léger ».

Les véhicules légers, dont les marchés sont attribués entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, sont désignés comme « véhicule léger propre » à condition que leurs émissions en CO₂ soient inférieures ou égales à 50 g/km et leurs émissions de polluants en conditions de conduite réelles se situent en deçà d'un pourcentage des limites définies à l'appendice 1 de l'annexe I. Par exemple, tous les véhicules légers à nulle émission de CO₂, tels que les véhicules 100% électriques et ceux à pile à combustible à hydrogène, remplissent ces critères d'émissions. Les véhicules du type plug-in hybride et hybride peuvent aussi être considérés ainsi à condition que les niveaux d'émissions précités ne soient pas dépassés.

Pour tous les véhicules légers, dont les marchés sont attribués à partir du 1^{er} janvier 2026, le terme de « véhicule léger propre » ne désigne que ceux émettant zéro grammes de CO₂ par kilomètre. A l'heure actuelle, seulement les véhicules 100% électriques ou à pile à combustible à hydrogène correspondent à ce critère.

Les autobus de la catégorie M3 et les véhicules à moteur pour le transport de choses, dont la masse maximale est soit entre 3,5 et 12 tonnes (N2) ou soit supérieure à 12 tonnes (N3), sont désignés sous le terme « véhicule utilitaire lourd ».

Les véhicules utilitaires lourds utilisant des carburants alternatifs tels que définis à l'article 2 de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs sont désignés comme « véhicule utilitaire lourd propre ». Ainsi, tous les véhicules utilitaires lourds 100% électriques, à pile à combustible à hydrogène,

plug-in hybrides ou propulsés par biocarburant, carburant de synthèse, carburant paraffinique, gaz naturel comprimé (GNC), gaz naturel liquéfié (GNL) ou gaz pétrolier liquéfié (GPL) sont concernés. Lorsque des biocarburants liquides, des carburants de synthèse ou des carburants paraffiniques sont 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 traditionnels.

Les véhicules utilitaires lourds plug-in hybrides sont considérés comme des véhicules propres, comme ceux-ci peuvent être rechargés de l'extérieur, tandis que les véhicules hybrides non rechargeables ne sont pas considérés comme des véhicules utilitaires lourds propres.

Le terme de « véhicule lourd à émission nulle » désigne les véhicules utilitaires lourds dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 1 g/kWh ou inférieures à 1 g/km. A l'heure actuelle, seulement les véhicules 100% électriques ou à pile à combustible à hydrogène correspondent à ce critère.

Ad art. 3

La directive 2009/33/CE précitée impose aux États membres seulement des objectifs minimaux qui doivent être atteints à l'échelle nationale. Ainsi, les États membres ont la possibilité de répartir les efforts pour atteindre les objectifs minimaux sur leur territoire, en prenant en compte des facteurs tels que par exemple les différences en matière de capacités économiques, la qualité de l'air, la densité de la population, les caractéristiques des systèmes de transport, ou tout autre critère pertinent. Cependant, dans le présent règlement grand-ducal il est proposé d'imposer les mêmes objectifs minimaux à chaque pouvoir adjudicateur ou chaque entité adjudicatrice.

Les raisons principales sont qu'un objectif uniforme pour tous les acteurs concernés facilite non seulement l'atteinte et le contrôle de l'objectif national, mais l'objectif est aussi plus ambitieux que les exigences de la directive. S'y ajoute que si les seuils minimaux indiqués à l'article 1^{er} ne sont pas dépassés, ces contrats ne tombent pas dans le champ d'application du présent règlement grand-ducal et ne seront pas pris en compte pour le calcul du pourcentage de véhicules propres acquis par l'acteur pendant une période de référence.

Le pourcentage minimal à atteindre pour chaque acteur est calculé séparément pour les véhicules légers et les véhicules utilitaires lourds. A chaque fois, tous les véhicules obtenus par les contrats visés à l'article 1^{er} pendant une période de référence sont pris en compte pour en calculer le pourcentage de véhicules légers ou utilitaires lourds considérés comme propres.

La première période de référence s'étend du 2 août 2021 au 31 décembre 2025 et les prochaines périodes s'étendent ensuite sur une durée de cinq années pour chaque période de référence. L'établissement d'objectifs minimaux en matière de marchés publics relatifs aux véhicules propres à atteindre au cours de période de référence de cinq ans laissent suffisamment de temps pour adapter les procédures de passation des marchés publics, tout en donnant un signal clair au marché.

Pour le calcul des objectifs minimaux d'une période de référence, 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.

Les objectifs minimaux pour le Luxembourg sont fixés dans les tableaux 3 et 4 dans l'annexe de la directive 2009/33/CE précitée. Pour les véhicules légers un pourcentage minimal de 38,5% de véhicules légers propres a été fixé pour toutes les périodes de référence. Mais il est important de souligner que la définition de véhicule léger propre change à partir de la deuxième période de référence.

En ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds, un pourcentage minimal de 10% de véhicules utilitaires lourds de la catégorie N2 ou N3 est requis pour la première période de référence et de 15% pour chaque période quinquennale successive. De même, un pourcentage minimal de 45% d'autobus (catégorie M3) propres est requis pour la première période de référence et de 65% pour chaque période quinquennale successive. Afin de renforcer l'engagement en faveur de la décarbonisation du secteur des transports, la moitié de ces objectifs minimaux pour les autobus acquis au cours des périodes de référence susmentionnées doit être atteinte par l'obtention par voie de marchés publics d'autobus à émission nulle.

Comme les principes de l'économie circulaire imposent l'extension de la durée de vie des produits, les véhicules légers ou utilitaires lourds qui satisfont aux exigences en matière de véhicules propres ou de véhicules à émission nulle à la suite d'une transformation vont également être pris en compte pour atteindre les objectifs minimaux en matière de marchés publics. La communication 2020/C352/01 précitée explique en détail de quelle manière une telle transformation est prise en compte pour le calcul des objectifs minimaux. Si un véhicule obtenu avant l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal est transformé lors d'une période de référence en véhicule propre ou à émission nulle, alors la transformation ultérieure du véhicule peut être pris en compte, à condition le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics soit informé. Il est important de mentionner que dans la directive 2009/33 CE précitée le terme de « modernisation » est utilisé pour désigner la transformation en véhicule propre. Cependant, comme ce terme n'est pas utilisé au Code de Route, il est proposé d'utiliser celui de la « transformation » qui y est invoqué à plusieurs reprises.

Les paragraphes 7 et 8 précisent pour tous les différents contrats visés à l'article 1^{er} quel nombre de véhicules routiers est à prendre en compte aux fins de l'évaluation du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics.

Ad art. 4

Afin d'évaluer la mise en œuvre de la directive, celle-ci impose aux Etats membres de soumettre à la Commission européenne un rapport sommaire au plus tard le 2 août 2022 et un rapport détaillé au plus tard le 18 avril 2026 et tous les trois ans par la suite. Ces rapports doivent notamment mentionner le nombre et les catégories de véhicules couverts par les contrats de marchés publics relevant du champ d'application de la directive, sur la base des données fournies par la Commission européenne. Sur ce dernier point en particulier, la directive prévoit en effet que la Commission européenne rassemble et publie le nombre et les catégories de véhicules couverts par les contrats d'achat, de prise

en crédit-bail, de location ou de location-vente et par les contrats de services visés, en extrayant les données pertinentes des avis d'attribution de marchés publiés sur la base de données TED. Or, à l'heure actuelle, si la publication d'avis de marché est rendue obligatoire par la réglementation sur les marchés publics, il n'existe aucune obligation de fournir ces informations dans les formulaires types d'avis d'attribution de marché.

Pour remédier à cette difficulté, il est proposé de rendre obligatoire la fourniture de ces informations (nombre total de véhicules, nombre de véhicules propres et nombre de véhicules utilitaires lourds à émission nulle) dans les formulaires types d'avis d'attribution de marché mis à disposition des pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices sur le Portail des marchés publics. A cet effet, il est proposé de créer une obligation dans le chef des pouvoirs adjudicateurs/entités adjudicatrices, consistant à encoder, lors de la publication des avis d'attribution des contrats de marchés publics qui relèvent du champ d'application du projet, les informations relatives au nombre de véhicules, de véhicules propres et de véhicules à émission nulle dans les formulaires électroniques types.

Il est proposé d'imposer aux pouvoirs adjudicateurs et aux entités adjudicatrices de remplir les informations requises par le projet dans les champs BT-715, BT-716 et BT-725. Ces champs, bien que facultatifs au sens technique, seront visibles dans les formulaires types, soit de manière systématique, soit de manière conditionnelle, en fonction par exemple, de la nature du marché concerné. Cette obligation nouvelle devrait permettre 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'élaboration des rapports susmentionnés.

Ad art. 5

La directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifie la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie en remplaçant le texte de huit articles et en supprimant les deux autres articles restants. Au lieu de modifier ou de supprimer de la même manière chaque article du règlement grand-ducal précité du 17 juin 2011, il est proposé pour des raisons de lisibilité et de compréhension, d'abroger celui-ci et de le remplacer par le présent règlement grand-ducal.

Ad art. 6

Afin de faciliter la référence au présent règlement grand-ducal, il est proposé d'en indiquer une formulation plus courte, qui ne contient plus de référence au règlement grand-ducal abrogé.

Ad art. 7

L'article 7 prévoit une disposition transitoire dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 4 du présent règlement grand-ducal. En effet, il convient de rappeler que la Commission européenne a prévu une nouvelle version des formulaires types incluant les champs en question (champs BT-715, BT-716 et BT-725) par le règlement d'exécution (UE) 2019/1780 du 23 septembre 2019 établissant les

formulaire types pour la publication d'avis dans le cadre de la passation de marchés publics. Les Etats membres disposent d'un délai fixé au 25 octobre 2023 au plus tard pour mettre en place ces nouveaux formulaires. Ainsi, pour la période comprise entre la fin de la période de transposition de la directive 2019/1161 CE précitée fixée au 2 août 2021 et la mise en place des nouveaux formulaires électroniques pour la base de données TED, le projet prévoit que les informations relatives au nombre de véhicules, de véhicules propres et de véhicules à émission nulle couverts par chaque contrat doivent être encodées dans le champ libre « II.2.14) Informations complémentaires » des formulaires types en vigueur. Cette obligation est d'ailleurs conforme à la recommandation de la Commission européenne dans sa communication 2020/C352/01 précitée.

Ad art. 8

Formule exécutoire.

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 les marchés mondiaux, qui se tournent de plus en plus vers les véhicules à faibles émissions ou à émission nulle. 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 (*) 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 (†) et 2014/25/UE (‡) 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 (‡) 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.

(*) 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).

(†) 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).

(§) 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 (JO L 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 ⁽¹³⁾. 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 ⁽¹⁴⁾, 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 maximalisé en ciblant les marchés publics relatifs aux véhicules propres en fonction des zones dans lesquelles le niveau de pollution atmosphérique et sonore est relativement élevé. Les pouvoirs publics des États membres sont encouragés à cibler particulièrement ces zones lorsqu'ils mettent en œuvre 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/UE et 2014/25/UE. 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.

⁽¹³⁾ 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).

⁽¹⁴⁾ 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",
- a) 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
 - b) 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 continuent 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 (NO_x) 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 ₂) (*)	
	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.»

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 (*) 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.

(*) 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).

Veuillez 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) ⁽¹⁾. 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 ⁽²⁾ établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des

⁽¹⁾ JO L 307 du 28.10.2014, p. 1.

⁽²⁾ 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 ⁽¹⁾ 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 ⁽²⁾, 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.

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

⁽²⁾ «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/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.

Ce texte constitue seulement un outil de documentation et n'a aucun effet juridique. Les institutions de l'Union déclinent toute responsabilité quant à son contenu. Les versions faisant foi des actes concernés, y compris leurs préambules, sont celles qui ont été publiées au Journal officiel de l'Union européenne et sont disponibles sur EUR-Lex. Ces textes officiels peuvent être consultés directement en cliquant sur les liens qui figurent dans ce document

► **B** ► **MI** **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 ◀

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

(JO L 120 du 15.5.2009, p. 5)

Modifiée par:

		Journal officiel		
		n ^o	page	date
► MI	Directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019	L 188	116	12.7.2019

▼ B▼ MI**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**▼ B

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

▼ MI*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.

*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⁽¹⁾ et à l'annexe I, partie A, points 5.2 à 5.5 et point 5.7, dudit règlement.

*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⁽²⁾ et 2014/25/UE⁽³⁾ du Parlement européen et du Conseil;

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

▼ M1

- b) contrats de service public, au sens du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾.

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»,
 - a) 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

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

▼ M1

- b) 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 ⁽¹⁾, 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 ⁽²⁾. 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 ⁽³⁾ 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 ⁽⁴⁾ et à ses mesures d'exécution.

*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.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ 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).

⁽³⁾ 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).

⁽⁴⁾ 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).

▼ M1

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 continuent 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.

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.

*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 ⁽¹⁾.

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.

⁽¹⁾ 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).

▼ **MI***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 ⁽¹⁾.

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.

▼ **B***Article 11***Transposition**

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive d'ici au 4 décembre 2010. Ils en informent immédiatement la Commission.

⁽¹⁾ 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).

▼B

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 12***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 13***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

▼ **MI**

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).

▼ M1

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 %

▼MI

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 %
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.

Tableau de correspondance et amendements gouvernementaux

Transposition de la directive 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

Délai de transposition: 2 août 2021

Articles coordonnés	Texte de la Directive	Règlement grand-ducal	Transposition
Article premier	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 CO ₂ 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.	(1) Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices tiennent compte, lors de l'obtention par voie de marchés publics de certains véhicules routiers, des incidences énergétiques et environnementales qu'ont ces véhicules tout au long de leur cycle de vie, y compris la consommation d'énergie et les émissions de CO ₂ 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 européenne dans les domaines de l'environnement, du climat et de l'énergie.	Art. 3, paragraphe (1)
Art. 2	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.	(3) Le présent règlement grand-ducal s'applique aux véhicules automoteurs des catégories M et N, à l'exception des véhicules suivants: 1° les véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières ou les installations portuaires ou aéroportuaires; 2° les véhicules conçus et construits ou adaptés pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services de lutte contre l'incendie et les services responsables du maintien de l'ordre public; 4° les véhicules blindés; 5° les ambulances; 6° les corbillards;	Art. 1^{er}, paragraphe (3), points 1°, 2°, 4°, 5°, 6°, 7° et 8°

		<p>7° les grues mobiles dont le couple de levage est égal ou supérieur à 400 kNm ;</p> <p>8° les véhicule de la catégorie M1 accessibles en fauteuil roulant, construits ou modifiés spécialement de manière à recevoir, pour leur transport sur route, une ou plusieurs personnes en fauteuil roulant ;</p>	
Art. 3.I.	<p>1. La présente directive s'applique aux marchés publics dans le cadre de:</p> <p>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;</p> <p>b) contrats de service public, au sens du règlement (CE) no 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;</p> <p>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.</p> <p>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.</p>	<p>(1) Le présent règlement grand-ducal s'applique aux marchés publics dans le cadre des :</p> <p>1° contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-vente de véhicules routiers 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 par les dispositions des Livres II et III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics ;</p> <p>2° contrats de service public, au sens du 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, ayant pour objet la fourniture de services de transport routier de voyageurs au-delà des seuils fixés par les Livres II ou III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics sans toutefois excéder le seuil applicable fixé à l'article 5, paragraphe 4, dudit règlement ;</p> <p>3° contrats de services figurant dans le tableau à l'appendice 2 de l'annexe I, dans la mesure où les pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices ont l'obligation d'appliquer les procédures de passation de marché prévues par les dispositions des Livres II et III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.</p> <p>(2) Le présent règlement grand-ducal 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.</p>	Art. 1^{er}, paragraphes (1) et (2)

Art. 3.2.	<p>2. La présente directive ne s'applique pas:</p> <p>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;</p> <p>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) no 661/2009 du Parlement européen et du Conseil.</p>	<p>(3) Le présent règlement grand-ducal s'applique aux véhicules automoteurs des catégories M et N, à l'exception des véhicules suivants:</p> <p>3° les autocars;</p> <p>9° les véhicules équipés de chenilles; et</p> <p>10° 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.</p>	Art. 1^{er}, paragraphe (3), points 3^o, 9^o et 10^o
Art. 4.1)	"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;	1° « pouvoirs adjudicateurs » : les pouvoirs adjudicateurs définis par les dispositions des articles 2 a) et 86 (1) de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics ;	Art. 2, paragraphe (2), point 1^o
Art. 4.2)	"entités adjudicatrices", les entités adjudicatrices définies à l'article 4 de la directive 2014/25/UE;	2° « entités adjudicatrices » : les entités adjudicatrices définies par les dispositions de l'article 87 (1) de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics ;	Art. 2, paragraphe (2), point 2^o
Art. 4.3)	"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;	(1) Les définitions et les catégorisations reprises aux articles 2 et 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques s'appliquent au présent règlement.	Art. 2, paragraphe (1)
Art. 4.4)	<p>"véhicule propre",</p> <p>a) 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</p> <p>b) 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</p>	<p>3° « véhicule léger 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 à l'appendice 1er de l'annexe 1 ;</p> <p>4° « véhicule utilitaire lourd propre » : un véhicule de la catégorie M3, N2 ou N3 classifiable en tant que :</p> <p>a) véhicule automoteur électrique pur ;</p> <p>b) véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène ;</p> <p>c) véhicule automoteur électrique hybride rechargeable ;</p> <p>ou qui est propulsé par :</p> <p>d) un biocarburant au sens de l'article 2, point i) de la directive 2009/28/CE ;</p>	Art. 2, paragraphe (2), points 3^o et 4^o

	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;	e) un carburant de synthèse ; f) un carburant paraffinique ; g) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (GNC) et sous forme liquifiée (GNL) ; h) le gaz de pétrole liquifié (GPL). 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.	
Art. 4.5)	“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 CO ₂ sont inférieures à 1 g/kWh, telles que déterminées conformément au règlement (CE) no 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) no 715/2007 du Parlement européen et du Conseil et à ses mesures d'exécution.	5° « véhicule utilitaire lourd à émission nulle » : un véhicule utilitaire lourd propre au sens du point 4) du paragraphe 2 du présent article sans moteur à combustion interne, ou équipé d'un moteur à combustion interne dont les émissions de CO ₂ sont inférieures à 1 g/kWh, telles que déterminées conformément au règlement (CE) no 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI), et modifiant le règlement (CE) no 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE et à ses mesures d'exécution, ou inférieures à 1 g/km, telles que déterminées conformément au règlement (CE) no 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 et à ses mesures d'exécution.	Art. 2, paragraphe (2), point 5°
Art. 5.1.	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 1er	(2) L'obtention par voie de marchés publics de véhicules et de services par contrats visés à l'article 1er répond à des objectifs minimaux pour les véhicules légers propres et 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 1er, attribués entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, et entre chaque période quinquennale successive.	Art. 3, paragraphes (2), (3) et (4)

	janvier 2026 et le 31 décembre 2030 pour la deuxième période de référence.	<p>Les objectifs minimaux visés à l'alinéa qui précède s'appliquent aux pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices considérés individuellement.</p> <p>(3) Le pourcentage minimal à atteindre pour les véhicules légers propres, est de 38,5% du nombre de véhicules légers couverts par les contrats visés à l'article 1^{er} et pour lesquels l'attribution se produit entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025 et de 38,5% pour chaque période quinquennale successive.</p> <p>(4) Le pourcentage minimal à atteindre pour les véhicules utilitaires lourds propres dans le nombre total de véhicules utilitaires lourds couverts par les contrats visés à l'article 1^{er} est de :</p> <p>1° 10% pour les véhicules de catégorie N2 ou N3 pour les contrats visés à l'article 1^{er} et pour lesquels l'attribution se produit entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, et de 15% pour chaque période quinquennale successive.</p> <p>2° 45% pour les véhicules de catégorie M3 pour les contrats visés à l'article 1^{er} pour lesquels l'attribution se produit entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, et de 65% pour chaque période quinquennale successive.</p>	
Art. 5.2.	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.	(6) 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.	Art. 3, paragraphe (6)
Art. 5.3.	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.	(7) Les véhicules répondant aux définitions de véhicule léger propre au sens de l'article 2, paragraphe 2, point 3°, de véhicule utilitaire lourd propre au sens de l'article 2, paragraphe 2, point 4°, ou de véhicule utilitaire lourd à émission nulle au sens de l'article 2, paragraphe 2, point 5°, à la suite d'une transformation 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.	Art. 3, paragraphe (7)

Art. 5.4.	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.	(8) Dans le cas des contrats visés à l'article 1 ^{er} , paragraphe 1 ^{er} , point 1 ^o , le nombre de véhicules routiers 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.	Art. 3, paragraphe (8)
Art. 5.5.	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.	(9) Dans le cas des contrats visés à l'article 1 ^{er} , paragraphe 1 ^{er} , points 2 ^o et 3 ^o , le nombre de véhicules routiers 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.	Art. 3, paragraphe (9)
Art. 5.6.	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 continuent de s'appliquer et sont calculés conformément aux paragraphes 1 à 5, pour chaque période de cinq ans suivante.	(3) ... et de 38,5% pour chaque période quinquennale successive. (4) 1 ^o ... et de 15% pour chaque période quinquennale successive. 2 ^o ... et de 65% pour chaque période quinquennale successive.	Art. 3, paragraphes (3) et (4)
Art. 5.7.	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.	Les objectifs minimaux visés à l'alinéa qui précède s'appliquent aux pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices considérés individuellement.	Art. 3, paragraphe (2), alinéa 2 Les objectifs minimaux s'appliquent pas à l'échelle nationale, mais individuellement à tous pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices.