

Bruxelles, le 27 novembre 2018  
(OR. en)

14779/18

---

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2017/0291(COD)**

---

---

**TRANS 578  
MI 900  
ENV 819  
CLIMA 234  
CODEC 2116**

## **RAPPORT**

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	ST 14230/18
N° doc. Cion:	ST 14183/17 + ADD 1
Objet:	<b>Proposition de directive du Parlement européen et du Conseil modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie</b> – - Rapport sur l'état des travaux

---

### **I. INTRODUCTION**

Le 8 novembre 2017, dans le cadre du train de mesures sur la mobilité intitulé "l'Europe en mouvement", la Commission a présenté au Parlement européen et au Conseil la proposition visée en objet, qui constitue l'une de ses initiatives liées à la mobilité à faibles émissions.

Cette proposition a pour principal objectif d'accroître la pénétration des véhicules propres sur le marché, c'est-à-dire des véhicules à émissions faibles ou nulles, dans le cadre de marchés publics et de permettre ainsi de réduire les émissions globales des transports et d'augmenter la compétitivité et la croissance dans le secteur des transports. Lors de l'évaluation de la directive 2009/33/CE, il est apparu que celle-ci n'avait pas donné lieu à une pénétration suffisante des véhicules propres sur le marché dans les pays de l'Union et que son impact sur la réduction des gaz à effet de serre et des émissions de polluants atmosphériques avait été extrêmement limité.

La proposition vise à atteindre son principal objectif en:

- élargissant le champ d'application de la directive existante afin de couvrir tout l'éventail des marchés publics;
- introduisant une définition de la notion de "véhicule propre";
- fixant des objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules propres entre l'expiration du délai de transposition et la fin 2025, ainsi qu'entre 2026 et 2030.

## **II. TRAVAUX MENÉS PAR LES AUTRES INSTITUTIONS**

Le Parlement européen a désigné la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire (ENVI) comme commission compétente au fond pour cette proposition et M. Andrzej GRZYB (PPE, PL) comme rapporteur. Le rapport a été adopté par l'assemblée plénière du PE le 25 octobre 2018. La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie (ITRE) et la commission des transports et du tourisme (TRAN) ont adopté un avis sur la proposition.

Le Comité économique et social européen a adopté un avis lors de sa session plénière du 19 avril 2018. Le Comité européen des régions a adopté un avis le 5 juillet 2018.

## **III. TRAVAUX AU SEIN DES INSTANCES PREPARATOIRES DU CONSEIL**

La proposition a été présentée en novembre 2017 au groupe "Transports - Questions intermodales et réseaux", qui l'a examinée entre mars et mai 2018 et a produit un rapport sur l'état des travaux, qui a été présenté au Conseil le 7 juin 2018<sup>1</sup>.

La présidence a consacré trois réunions à l'examen détaillé du dossier entre juillet et novembre 2018.

---

<sup>1</sup> Document 8916/18.

Sur la base des observations et des suggestions formulées par les délégations, la présidence a déposé deux textes de compromis proposant, pour la majorité des articles, des solutions et des précisions, dont les principales sont les suivantes:

- Aux articles 2 et 3: les exemptions ont été élargies et le champ d'application précisé, en particulier en ce qui concerne les services couverts par la directive qui sont visés au tableau 1, ainsi qu'aux considérants 11 et 11 *bis*;
- À l'article 4: la définition de "véhicule propre" a été élargie et des sous-objectifs ambitieux ont été introduits pour les bus à zéro émission;
- À l'article 5: les méthodes de comptage pour les différents types de contrats couverts par la directive ont été précisées. Les tableaux 4 et 5 correspondants, qui contiennent les objectifs par État membre, et la méthode de calcul pour les véhicules à zéro émission ont été simplifiés et, en ce qui concernent les bus, les objectifs nationaux ont été revus à la baisse;
- À l'article 9: la disposition relative à la procédure de comité a été supprimée;
- À l'article 10: les obligations incombant aux États membres en matière d'établissement de rapport ont été simplifiées et précisées, et une nouvelle obligation est faite à la Commission de soutenir les États membres en collationnant et en publiant les données pertinentes.

#### **IV. QUESTIONS EN SUSPENS**

##### **a) Exemptions (article 2)**

La plupart des délégations ont soutenu le compromis de la présidence concernant l'article 2. Cependant, une délégation, appuyée par une autre, souhaiterait que les services de transport spécialisés, par exemple de personnes âgées ou handicapées, soient exemptés du champ d'application de la directive. Un certain nombre d'autres États membres ont souligné que les exemptions devraient être les moins nombreuses possible.

**b) Champ d'application (article 3)**

Plusieurs délégations ont souhaité la réintroduction dans le champ d'application des services de collecte des ordures qui figurent au tableau 1 de l'annexe et qui avaient été retirés du champ d'application de la directive car ils ne concernent pas les services de transport de passagers et font appel à des véhicules à usage spécial.

À la demande de certaines délégations, les autocars ont été retirés du champ d'application car l'utilisation d'autocars pour le transport de passagers à longue distance pose des problèmes techniques tant du point de vue des véhicules à zéro émission que du point de vue des infrastructures de recharge, en particulier dans le cas des services transfrontières. Une délégation, appuyée par plusieurs autres, aimerait que les marchés publics relatifs aux autocars soient réintroduits dans le champ d'application de la directive en raison de la similarité entre les autocars et les camions.

**c) Définitions (article 4)**

De nombreuses délégations ont soutenu la dernière proposition de compromis de la présidence et se sont opposées à une référence à la directive sur les énergies renouvelables, proposée par une délégation.

En ce qui concerne la définition de la notion de "véhicule propre", plusieurs délégations ont préconisé une approche technologiquement neutre et axée sur les résultats.

Certaines délégations s'opposent à l'inclusion de combustibles fossiles comme le gaz naturel comprimé ou le gaz naturel liquéfié dans la liste de combustibles de substitution, alors que d'autres ont insisté sur la nécessité de les inclure car ils permettent une bonne transition vers les véhicules à émissions faibles ou nulles.

**d) Objectifs minimaux en matière de marchés publics (article 5 et tableaux 4 et 5 de l'annexe):**

Dans l'ensemble, les délégations ont soutenu le compromis de la présidence concernant l'article 5. Cependant, les objectifs minimaux en matière de marchés publics visés aux tableaux 4 et 5 doivent encore être examinés de manière plus approfondie.

Le degré d'ambition, tel qu'exprimé sous forme de quota par État membre, varie considérablement.

e) **Délai de transposition**

Quelques délégations se sont dites favorables à un délai de transposition prolongé, oscillant entre 30 et 36 mois, tandis que d'autres ont préconisé un délai plus court, soit 24 mois, et lié celui-ci aux progrès globalement réalisés dans ce dossier.

V. **CONCLUSIONS**

Durant l'examen de la proposition, le texte de compromis final de la présidence qui figure en annexe du document 14230/18 a, dans l'ensemble, recueilli le soutien des délégations.

Cependant, la définition de la notion de "véhicule propre" ainsi que le niveau et la mise en œuvre des objectifs en matière de marchés publics restent les deux grandes questions, en plus de quelques autres comme exposé ci-dessus, dont il faudra continuer à discuter sous la prochaine présidence en vue d'aboutir à un accord sur ce dossier.

Le Conseil est invité à prendre note de l'état d'avancement des travaux concernant l'examen de la directive proposée.

---