

## DIRECTIVES

## 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

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

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

vu le traité instituant la Communauté européenne, et notamment son article 175, paragraphe 1,

vu la proposition de la Commission,

vu l'avis du Comité économique et social européen <sup>(1)</sup>,

vu l'avis du Comité des régions <sup>(2)</sup>,

statuant conformément à la procédure visée à l'article 251 du traité <sup>(3)</sup>,

considérant ce qui suit:

(1) Parmi les ressources naturelles, dont l'utilisation prudente et rationnelle est exigée par l'article 174, paragraphe 1, du traité, figure le pétrole, qui constitue la principale source d'énergie dans l'Union européenne, mais également une source importante d'émissions de polluants.

(2) La communication de la Commission du 15 mai 2001 intitulée «Développement durable en Europe pour un monde meilleur: stratégie de l'Union européenne en faveur du développement durable», présentée au Conseil européen de Göteborg des 15 et 16 juin 2001, cite, parmi les principaux obstacles au développement durable, les émissions de gaz à effet de serre et la pollution due aux transports.

<sup>(1)</sup> JO C 195 du 18.8.2006, p. 26.

<sup>(2)</sup> JO C 229 du 22.9.2006, p. 18.

<sup>(3)</sup> Avis du Parlement européen du 22 octobre 2008 (non encore paru au Journal officiel) et décision du Conseil du 30 mars 2009.

(3) La décision n° 1600/2002/CE du Parlement européen et du Conseil du 22 juillet 2002 établissant le sixième programme d'action communautaire pour l'environnement <sup>(4)</sup> reconnaît la nécessité d'adopter des mesures spécifiques en faveur de l'efficacité énergétique et des économies d'énergie, d'intégrer des objectifs relatifs au changement climatique dans les politiques en matière de transport et d'énergie, et de prendre des mesures spécifiques dans le secteur des transports en vue de réduire la consommation d'énergie et les émissions de gaz à effet de serre.

(4) La communication de la Commission du 10 janvier 2007 intitulée «Une politique de l'énergie pour l'Europe» a proposé que l'Union européenne s'engage à parvenir à une réduction d'au moins 20 % des émissions de gaz à effet de serre d'ici à 2020 par rapport à 1990. En outre, des objectifs contraignants ont été proposés pour la Communauté à l'horizon 2020; ils consistent à améliorer l'efficacité énergétique de 20 %, à augmenter la part des sources d'énergie renouvelables à 20 % et la part des énergies renouvelables dans le transport à 10 %, pour améliorer entre autres la sécurité de l'approvisionnement en énergie grâce à la diversification du bouquet énergétique.

(5) La communication de la Commission du 19 octobre 2006 intitulée «Plan d'action pour l'efficacité énergétique: réaliser le potentiel» a annoncé que la Commission poursuivrait ses efforts visant à développer les marchés pour des véhicules plus propres, plus intelligents, plus sûrs et plus économes en énergie, dans le cadre des marchés publics et de campagnes de sensibilisation.

(6) Dans le document intitulé «Pour une Europe en mouvement — Mobilité durable pour notre continent», du 22 juin 2006, qui constitue l'examen à mi-parcours du livre blanc sur les transports publié en 2001 par la Commission, il a été annoncé que l'Union encouragerait l'innovation respectueuse de l'environnement, notamment au moyen des normes européennes successives sur les émissions (normes Euro) et de la promotion de véhicules propres dans le cadre des marchés publics.

<sup>(4)</sup> JO L 242 du 10.9.2002, p. 1.

- (7) Dans sa communication du 7 février 2007 intitulée «Résultats du réexamen de la stratégie communautaire de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des voitures et véhicules commerciaux légers», la Commission a présenté une nouvelle stratégie globale destinée à permettre à l'Union d'atteindre son objectif de 120 g/km pour les émissions de CO<sub>2</sub> des voitures particulières neuves d'ici à 2012. Un cadre législatif destiné à garantir des améliorations de la technologie automobile a été proposé. Des mesures complémentaires devraient encourager l'achat de véhicules économes en carburant.
- (8) Le livre vert de la Commission sur les transports urbains du 25 septembre 2007 intitulé «Vers une nouvelle culture de la mobilité urbaine» indique que les parties intéressées ont approuvé l'idée de soutenir l'introduction sur le marché de véhicules propres et économes en énergie au moyen de marchés publics «verts». Il précise qu'une approche possible consisterait à internaliser les coûts externes, pendant toute la durée de vie du véhicule faisant l'objet du marché, en utilisant comme critère d'attribution, outre le prix du véhicule, les coûts liés à la consommation d'énergie, aux émissions de CO<sub>2</sub> et aux émissions polluantes. En outre, les marchés publics pourraient donner la préférence aux véhicules appliquant les nouvelles normes Euro. L'utilisation anticipée de véhicules plus propres pourrait améliorer la qualité de l'air en zone urbaine.
- (9) Dans son rapport du 12 décembre 2005, le groupe de haut niveau CARS 21 a soutenu l'initiative de la Commission visant à promouvoir des véhicules propres et économes en énergie, à condition qu'une approche intégrée, technologiquement neutre, se fondant sur la performance des véhicules, impliquant les constructeurs automobiles, les compagnies pétrolières ou les fournisseurs de carburants, les réparateurs, les clients ou les conducteurs et les organismes publics soit retenue.
- (10) Dans son rapport du 27 février 2007, le groupe de haut niveau sur la compétitivité, l'énergie et l'environnement recommande qu'il soit tenu compte, lors des achats privés et publics, des coûts encourus pendant toute la durée de vie du véhicule, et en particulier de l'efficacité énergétique. Les États membres et la Communauté devraient élaborer et publier des orientations sur les marchés publics expliquant comment aller au-delà du principe d'attribution du marché au soumissionnaire le moins disant vers l'achat de biens intermédiaires plus durables, dans le respect de la directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux<sup>(1)</sup> et de la directive 2004/18/CE du Parlement européen et du Conseil du 31 mars 2004 relative à la coordination des procédures de passation des marchés publics de travaux, de fournitures et de services<sup>(2)</sup>.
- (11) La présente directive vise à promouvoir le marché des véhicules de transport routier propres et économes en énergie et, tout particulièrement — compte tenu de l'incidence environnementale importante qui en résulterait — à influencer le marché des véhicules standardisés produits dans les plus grandes quantités, tels les voitures particulières, les bus, les cars ou les poids lourds, en garantissant un niveau de demande de véhicules de transport routier propres et économes en énergie qui soit suffisamment important pour encourager les fabricants et l'industrie à investir et à poursuivre le développement de véhicules à faibles consommations d'énergie, émissions de CO<sub>2</sub> et émissions de polluants.
- (12) Les États membres devraient informer les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices et les opérateurs adjudicateurs nationaux, régionaux ou locaux qui fournissent des services publics de transport de voyageurs, des dispositions relatives à l'achat de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.
- (13) Les véhicules propres et économes en énergie ont au départ un prix plus élevé que celui des véhicules traditionnels. Créer une demande suffisante pour ces véhicules pourrait permettre des économies d'échelle entraînant une diminution des prix.
- (14) La présente directive répond à la nécessité d'aider les États membres à promouvoir l'achat de véhicules propres et économes en énergie en facilitant et en organisant l'échange de connaissances et de bonnes pratiques.
- (15) L'achat de véhicules de ce type pour les services de transport public peut avoir un effet sensible sur le marché si des critères harmonisés sont appliqués à l'échelon de la Communauté.
- (16) L'effet le plus important sur le marché, ainsi que le meilleur rapport coût-bénéfice, est obtenu en rendant obligatoire d'inclure les coûts de la consommation d'énergie, des émissions de CO<sub>2</sub> et des émissions de polluants pour toute la durée de vie du véhicule dans les critères d'attribution lors de l'achat de véhicules destinés à des services de transport public.
- (17) Conformément au champ d'application de la directive 2004/17/CE et de la directive 2004/18/CE, et dans le respect intégral de la transposition en droit national de ces directives, la présente directive devrait viser les véhicules de transport routier achetés par les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices, que ces pouvoirs ou entités soient publics ou privés. En outre, la présente directive devrait s'appliquer à l'achat de véhicules de transport routier utilisés pour fournir des services publics de transport de voyageurs en vertu d'un contrat de service public, en laissant aux États membres la liberté d'exclure les achats de faible importance afin d'éviter une charge administrative inutile.

(<sup>1</sup>) JO L 134 du 30.4.2004, p. 1.

(<sup>2</sup>) JO L 134 du 30.4.2004, p. 114.

- (18) Conformément à la 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) <sup>(1)</sup>, et afin d'éviter une charge administrative inutile, les États membres devraient pouvoir exempter les autorités et les opérateurs des exigences établies par la présente directive lors de l'achat de véhicules conçus et construits pour un usage spécial.
- (19) La présente directive devrait prévoir une série d'options pour tenir compte des incidences énergétiques et environnementales. Cela permettrait aux autorités et aux opérateurs qui ont déjà mis au point des méthodes adaptées aux besoins et aux conditions locaux de continuer à les utiliser.
- (20) Inclure les coûts de la consommation d'énergie, des émissions de CO<sub>2</sub> et des émissions de polluants dans les critères d'attribution n'entraîne pas de coûts totaux plus élevés; il s'agit plutôt d'anticiper les coûts liés à l'utilisation d'un véhicule, pour toute sa durée de vie, lors de la décision d'achat. Cette approche, complémentaire de la législation sur les normes Euro, qui fixe des limites maximales d'émission, traduit en valeur monétaire les émissions réelles de polluants et ne nécessite la fixation d'aucune norme supplémentaire.
- (21) Lorsqu'ils s'acquittent de l'obligation de tenir compte des incidences énergétique et environnementale par la fixation de spécifications techniques, les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices et les opérateurs sont encouragés à établir des spécifications prévoyant des performances énergétique et environnementale d'un niveau supérieur à celui fixé dans la législation communautaire, en prenant, par exemple, en considération les normes Euro qui ont déjà été adoptées mais ne sont pas encore devenues obligatoires.
- (22) L'étude ExternE <sup>(2)</sup>, le programme Air pur pour l'Europe (CAFE) <sup>(3)</sup> de la Commission et l'étude HEATCO <sup>(4)</sup> ont apporté des informations sur les coûts des émissions de CO<sub>2</sub>, d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>), d'hydrocarbures autres que le méthane (HCNM) et de particules. Afin de ne pas compliquer les procédures d'attribution, les coûts sont exprimés en valeur actualisée.
- (23) La présente directive devrait définir une fourchette pour les coûts liés aux émissions de CO<sub>2</sub> et de polluants afin, d'une part, de permettre aux pouvoirs adjudicateurs, aux entités adjudicatrices et aux opérateurs de tenir compte de leur situation locale et, d'autre part, d'assurer un degré d'harmonisation approprié.
- (24) L'application obligatoire de critères pour l'achat de véhicules propres et économes en énergie n'empêche pas l'utilisation d'autres critères d'attribution utiles. Elle n'empêche pas non plus de choisir des véhicules qui ont été rééquipés de manière à améliorer leur performance environnementale. Ces autres critères d'attribution utiles peuvent également être utilisés dans les marchés relevant des directives 2004/17/CE ou 2004/18/CE, pour autant qu'ils soient liés à l'objet du contrat, qu'ils ne confèrent pas au pouvoir adjudicateur ou à l'entité adjudicatrice une liberté de choix illimitée, qu'ils soient expressément mentionnés et qu'ils respectent les principes fondamentaux du traité.
- (25) La méthode de calcul des coûts liés à l'utilisation d'un véhicule, pour toute sa durée de vie, des émissions de polluants aux fins de décisions d'achat d'un véhicule, y compris les valeurs numériques définies dans la présente directive, ne préjuge pas d'autres dispositions législatives communautaires en matière de coûts externes.
- (26) Les examens et révisions de la méthode de calcul définie dans la présente directive devraient prendre en compte les mesures législatives communautaires pertinentes à cet égard et viser à la rendre cohérente avec celles-ci.
- (27) Les critères d'attribution ayant trait à l'énergie et à l'environnement devraient faire partie des critères d'attribution pris en considération par les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices lorsqu'ils sont appelés à prendre une décision concernant l'achat de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.
- (28) La présente directive ne devrait pas empêcher les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices d'accorder la préférence aux véhicules conformes aux dernières normes Euro lors de l'achat de véhicules destinés à des services de transport public avant que ces normes ne deviennent obligatoires. Elle ne devrait pas non plus empêcher les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices d'accorder la préférence aux carburants de substitution tels que l'hydrogène, le gaz de pétrole liquéfié (GPL), le gaz naturel comprimé (GNC) ou les biocarburants, à condition que les incidences énergétique et environnementale tout au long du cycle de vie soient prises en compte.
- (29) Des procédures d'essai normalisées communautaires devraient être mises au point pour des catégories de véhicules supplémentaires afin d'améliorer la comparabilité et la transparence des données des constructeurs. Les constructeurs devraient être encouragés à fournir des données concernant la consommation d'énergie, les émissions de CO<sub>2</sub> et les émissions de polluants pour toute la durée de vie.

<sup>(1)</sup> JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

<sup>(2)</sup> Bickel, P., et Friedrich, R., *ExternE. Externalities of Energy, Methodology 2005 update*, Commission européenne, Office des publications, Luxembourg, 2005.

<sup>(3)</sup> Holland, M., et al., (2005a), *Methodology for the Cost-Benefit Analysis for CAFE: Volume 1: Overview of Methodology*, AEA Technology, Didcot, 2005.

<sup>(4)</sup> Bickel, P., et al., *HEATCO Deliverable 5. Proposal for Harmonised Guidelines*, Stuttgart, 2006.

- (30) La possibilité d'accorder des aides publiques à l'achat de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, y compris l'installation a posteriori sur des véhicules de moteurs et de pièces de rechange qui vont au-delà des prescriptions environnementales obligatoires, est reconnue par les lignes directrices communautaires concernant les aides d'État à la protection de l'environnement <sup>(1)</sup> et par le règlement (CE) n° 800/2008 de la Commission du 6 août 2008 déclarant certaines catégories d'aide compatibles avec le marché commun en application des articles 87 et 88 du traité (règlement général d'exemption par catégorie) <sup>(2)</sup>. À cet égard, les lignes directrices figurant dans la communication de la Commission intitulée «Lignes directrices communautaires sur les aides d'État aux entreprises ferroviaires» <sup>(3)</sup>, notamment la note de bas de page 1 au point 34 et la note de bas de page 3 au point 36, sont également pertinentes. Les dispositions du traité, et notamment ses articles 87 et 88, continueront toutefois à s'appliquer à ces aides publiques.
- (31) La possibilité d'accorder des aides publiques à la promotion du développement des infrastructures nécessaires à la distribution de carburants alternatifs est reconnue par les lignes directrices communautaires concernant les aides d'État à la protection de l'environnement. Les dispositions du traité, et notamment ses articles 87 et 88, continuent toutefois à s'appliquer à ces aides publiques.
- (32) L'achat de véhicules de transport routier propres et économes en énergie donne aux villes l'occasion de marquer leur attachement à l'environnement. Dans ce cadre, la diffusion sur l'internet d'informations relatives aux marchés publics relevant de la présente directive est importante.
- (33) La publication sur l'internet d'informations utiles sur les instruments financiers disponibles dans les États membres en faveur de la mobilité urbaine et de la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie devrait être encouragée.
- (34) Il y a lieu d'arrêter les mesures nécessaires pour la mise en œuvre de la présente directive en conformité avec la décision n° 1999/468/CE du Conseil du 28 juin 1999 fixant les modalités de l'exercice des compétences d'exécution conférées à la Commission <sup>(4)</sup>.
- (35) Il convient en particulier d'habiliter la Commission à adapter à l'inflation et au progrès technique les données qui doivent être utilisées pour le calcul des coûts d'utilisation pour toute la durée de vie des véhicules de transport routier. Ces mesures ayant une portée générale et ayant pour objet de modifier des éléments non essentiels de la présente directive, elles doivent être arrêtées selon la procédure de réglementation avec contrôle prévue à l'article 5 bis de la décision 1999/468/CE.
- (36) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir promouvoir et stimuler le marché des véhicules propres et économes en énergie et améliorer la contribu-

tion du secteur des transports aux politiques menées par la Communauté dans le domaine de l'environnement, du climat et de l'énergie, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les États membres et peuvent donc, afin qu'une masse critique de véhicules soit concernée, ce qui autorisera des innovations permettant de réduire les coûts par l'industrie européenne, être mieux réalisés au niveau communautaire, la Communauté peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

- (37) Les États membres et la Commission devraient continuer à promouvoir les véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Dans ce cadre, les programmes opérationnels nationaux et régionaux, tels que définis par le règlement (CE) n° 1083/2006 du Conseil du 11 juillet 2006 portant dispositions générales sur le Fonds européen de développement régional, le Fonds social européen et le Fonds de cohésion <sup>(5)</sup>, pourraient jouer un rôle important. Enfin, des programmes communautaires tels que Civitas ou «Énergie intelligente — Europe» pourraient contribuer à améliorer la mobilité urbaine tout en réduisant ses effets négatifs.
- (38) Conformément au point 34 de l'accord interinstitutionnel «Mieux légiférer» <sup>(6)</sup>, les États membres sont encouragés à établir, pour eux-mêmes et dans l'intérêt de la Communauté, leurs propres tableaux, qui illustrent, dans la mesure du possible, la concordance entre la présente directive et les mesures de transposition, et à les rendre publics,

ONT ARRÊTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

#### *Article premier*

#### **Objet et objectifs**

La présente directive oblige les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices ainsi que certains opérateurs à tenir compte, lors de l'achat de véhicules de transport routier, des incidences énergétiques et environnementales qu'ont ces véhicules tout au long de leur cycle de vie, y compris la consommation d'énergie et les émissions de CO<sub>2</sub> et de certains polluants, afin de promouvoir et stimuler le marché des véhicules de transport routier propres et économes en énergie et d'augmenter la contribution du secteur des transports aux politiques menées par la Communauté dans le domaine de l'environnement, du climat et de l'énergie.

#### *Article 2*

#### **Exemptions**

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

<sup>(1)</sup> JO C 82 du 1.4.2008, p. 1.

<sup>(2)</sup> JO L 214 du 9.8.2008, p. 3.

<sup>(3)</sup> JO C 184 du 22.7.2008, p. 13.

<sup>(4)</sup> JO L 184 du 17.7.1999, p. 23.

<sup>(5)</sup> JO L 210 du 31.7.2006, p. 25.

<sup>(6)</sup> JO C 321 du 31.12.2003, p. 1.



## Article 3

**Champ d'application**

La présente directive s'applique aux contrats d'achat de véhicules de transport routier conclus par:

- a) 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 2004/17/CE et 2004/18/CE;
- b) des opérateurs pour l'exécution d'obligations de service public dans le cadre d'un contrat 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 <sup>(1)</sup>, qui excède un seuil à établir par les États membres n'excédant pas le montant de seuils fixé dans les directives 2004/17/CE et 2004/18/CE.

## 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 a), de la directive 2004/17/CE et à l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 9, de la directive 2004/18/CE;
- 2) «entités adjudicatrices», les entités adjudicatrices définies à l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2004/17/CE;
- 3) «véhicule de transport routier», un véhicule appartenant à l'une des catégories de véhicules figurant dans le tableau 3 de l'annexe.

## Article 5

**Achat de véhicules de transport routier propres et économes en énergie**

1. Les États membres veillent à ce que, à compter du 4 décembre 2010, tous les pouvoirs adjudicateurs, toutes les entités adjudicatrices et tous les opérateurs visés à l'article 3, tiennent compte, lorsqu'ils achètent des véhicules de transport routier, des incidences énergétique et environnementale de ces véhicules pendant toute leur durée de vie, conformément au paragraphe 2, et appliquent au moins une des options prévues au paragraphe 3.

2. Les incidences énergétiques et environnementales, liées à l'utilisation d'un véhicule, à prendre en compte comprennent, au minimum, les suivantes:

- a) la consommation d'énergie;
- b) les émissions de CO<sub>2</sub>; et
- c) les émissions de NO<sub>x</sub>, de HCNM et de particules.

Outre les incidences énergétiques et environnementales liées à l'utilisation des véhicules visées au premier alinéa, les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices et les opérateurs peuvent également tenir compte d'autres incidences environnementales.

3. Les exigences prévues aux paragraphes 1 et 2 sont satisfaites en recourant aux options suivantes:

- a) en fixant des spécifications techniques relatives aux performances énergétiques et environnementales dans les documents établis pour l'achat de véhicules de transport routier pour chacune des incidences considérées, ainsi que pour toute incidence environnementale supplémentaire; ou
- b) en intégrant les incidences énergétique et environnementale dans la décision d'achat, sachant que:

— lors d'une procédure de passation de marché, ces incidences sont utilisées comme critères d'attribution, et

— lorsque ces incidences sont traduites en valeur monétaire aux fins de leur prise en compte dans la décision d'achat, la méthodologie prévue à l'article 6 est utilisée.

## Article 6

**Méthodologie de calcul des coûts liés à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie**

1. Aux fins de l'article 5, paragraphe 3, point b), second tiret, les coûts, pour toute la durée de vie d'un véhicule, de la consommation d'énergie, ainsi que des émissions de CO<sub>2</sub> et des émissions de polluants, figurant dans le tableau 2 de l'annexe, qui sont liés à l'utilisation des véhicules faisant l'objet d'un achat, sont traduits en valeur monétaire et calculés selon la méthodologie exposée aux points suivants.

a) Le coût de la consommation d'énergie lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé selon la méthodologie suivante:

— la consommation de carburant par kilomètre d'un véhicule, établie conformément au paragraphe 2, est calculée en unités de consommation d'énergie par kilomètre, que ce calcul soit direct, comme dans le cas des voitures électriques, ou non. Lorsque la consommation de carburant est donnée dans une unité différente, elle est convertie en consommation d'énergie par kilomètre au moyen des coefficients de conversion figurant dans le tableau 1 de l'annexe, qui présente les teneurs énergétiques des différents carburants,

— le calcul utilise une seule valeur monétaire par unité d'énergie. Cette valeur est égale à la plus basse des deux valeurs entre le coût de l'unité d'énergie de l'essence et du diesel avant imposition, lorsqu'ils sont utilisés comme carburants pour les transports,

<sup>(1)</sup> JO L 315 du 3.12.2007, p. 1.

— le coût de la consommation d'énergie lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé en multipliant le kilométrage total — en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé — défini au paragraphe 3 par la consommation d'énergie par kilomètre définie au premier tiret du présent point, puis par le coût par unité d'énergie défini au deuxième tiret du présent point.

- b) Le coût correspondant aux émissions de CO<sub>2</sub> lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie est calculé en multipliant le kilométrage total — en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé — défini au paragraphe 3 par les émissions de CO<sub>2</sub> en kilogrammes par kilomètre définies au paragraphe 2, puis par le coût par kilogramme pris dans la fourchette figurant au tableau 2 de l'annexe.
- c) Le coût correspondant aux émissions de polluants lié à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie, qui figure dans le tableau 2 de l'annexe, est calculé en additionnant, pour toute la durée de vie du véhicule, les coûts liés à l'utilisation de celui-ci correspondant aux émissions de NO<sub>x</sub>, de HCNM et de particules. Le coût lié à l'utilisation d'un véhicule, pour toute la durée de vie de celui-ci, correspondant à chaque polluant est calculé en multipliant le kilométrage total — en tenant compte, le cas échéant, du kilométrage déjà réalisé — défini au paragraphe 3 par les émissions en grammes par kilomètre définies au paragraphe 2, puis par le coût respectif par gramme. Il convient d'utiliser à cette fin les valeurs communautaires moyennes qui figurent dans le tableau 2 de l'annexe.

Les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices et les opérateurs visés à l'article 3 peuvent appliquer des coûts plus élevés, à condition que ces coûts ne soient pas supérieurs aux valeurs correspondantes figurant dans le tableau 2 de l'annexe multipliées par un facteur deux.

2. La consommation de carburant, ainsi que les émissions de CO<sub>2</sub> et les émissions de polluant par kilomètre liées à l'utilisation d'un véhicule, figurant dans le tableau 2 de l'annexe, sont fondées sur les procédures d'essai communautaires normalisées, en ce qui concerne les véhicules pour lesquels de telles procédures d'essai sont définies dans la législation communautaire en matière de réception par type. Pour les véhicules qui ne sont pas couverts par une procédure d'essai communautaire normalisée, la comparabilité des différentes offres est assurée au moyen de procédures d'essai largement reconnues, ou des résultats d'essais réalisés pour l'autorité publique, ou des informations fournies par le constructeur.

3. Sauf indication contraire, il convient d'utiliser, pour le kilométrage parcouru par un véhicule pendant toute sa durée de vie, le chiffre figurant dans le tableau 3 de l'annexe.

#### Article 7

##### Adaptation au progrès technique

La Commission adapte, à l'inflation et au progrès technique, les données nécessaires au calcul des coûts liés à l'utilisation des

véhicules de transport routier, pour toute leur durée de vie, telles qu'elles figurent dans l'annexe. Ces mesures, qui visent à modifier des éléments non essentiels de la présente directive, sont arrêtées en conformité avec la procédure de réglementation avec contrôle visée à l'article 9, paragraphe 2.

#### Article 8

##### Échange 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'achat de véhicules de transport routier propres et économes en énergie par les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices et les opérateurs visés à l'article 3.

#### Article 9

##### Comité

1. La Commission est assistée par un comité.
2. Dans le cas où il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 bis, paragraphes 1 à 4, et l'article 7 de la décision 1999/468/CE s'appliquent, dans le respect des dispositions de l'article 8 de celle-ci.

#### Article 10

##### Rapport et réexamen

1. Tous les deux ans, avec effet à compter du 4 décembre 2010, la Commission élabore un rapport sur l'application de la présente directive et sur les mesures prises par chaque État membre pour encourager l'achat de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.
2. Ces rapports évaluent les effets de la présente directive, notamment les options visées à l'article 5, paragraphe 3, et la nécessité d'adopter d'autres mesures, et comportent des propositions, le cas échéant.

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

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

*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.

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.

Fait à Strasbourg, le 23 avril 2009.

*Par le Parlement européen*

*Le président*

H.-G. PÖTTERING

*Par le Conseil*

*Le président*

P. NEČAS

## ANNEXE

**Données servant au calcul des coûts liés à l'utilisation des véhicules de transport routier pour toute leur durée de vie**

Tableau 1: Teneur énergétique des carburants

Carburant	Teneur énergétique
Diesel	36 MJ/litre
Essence	32 MJ/litre
Gaz naturel/Biogaz	33-38 MJ/Nm <sup>3</sup>
Gaz de pétrole liquéfié (GPL)	24 MJ/litre
Éthanol	21 MJ/litre
Biodiesel	33 MJ/litre
Émulsions	32 MJ/litre
Hydrogène	11 MJ/Nm <sup>3</sup>

Tableau 2: Coûts des émissions dans le transport routier (prix 2007)

CO <sub>2</sub>	NO <sub>x</sub>	HCNM	Particules
0,03-0,04 EUR/kg	0,0044 EUR/g	0,001 EUR/g	0,087 EUR/g

Tableau 3: Kilométrage total des véhicules de transport routier

Catégorie de véhicules (catégories M et N telles que définies par la directive 2007/46/CE)	Kilométrage total
Voitures particulières (M <sub>1</sub> )	200 000 km
Véhicules utilitaires légers (N <sub>1</sub> )	250 000 km
Poids lourds (N <sub>2</sub> , N <sub>3</sub> )	1 000 000 km
Autobus (M <sub>2</sub> , M <sub>3</sub> )	800 000 km