COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 18.4.2013
COM(2013) 214 final

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

sur l'application de la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

RAPPORT DE LA COMMISSION AU PARLEMENT EUROPÉEN, AU CONSEIL, AU COMITÉ ÉCONOMIQUE ET SOCIAL EUROPÉEN ET AU COMITÉ DES RÉGIONS

sur l'application de la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

INTRODUCTION

Le présent document constitue le premier rapport sur l'application de la directive 2009/33/CE du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie[1] (directive «véhicules propres»), conformément à l'article 10 de ladite directive.

La directive 2009/33/CE est entrée en vigueur il y a peu de temps et sa mise en œuvre a pris beaucoup de retard dans une série d'États membres. De plus, l'absence d'obligations de notification pour les États membres et les incohérences relevées dans les données disponibles ont compliqué le travail d'analyse. Le présent rapport ne peut donc fournir qu'une analyse qualitative, établie principalement sur la base d'études de cas. Une étude réalisée pour la Commission présente des informations détaillées[2].

La directive «véhicules propres» a pour objectif 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'UE dans le domaine de l'environnement, du climat et de l'énergie. La date limite de transposition était le 4 décembre 2010.

La directive s'applique aux véhicules achetés par les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices au sens des directives sur les marchés publics[3], et par les opérateurs de services publics de transport au sens du règlement relatif aux services publics de transport de voyageurs[4]. Elle exige la prise en compte des incidences suivantes liées à l'utilisation des véhicules pendant toute leur durée de vie: la consommation d'énergie, les émissions de dioxyde de carbone (CO_2), les émissions d'oxydes d'azote (NOx), les hydrocarbures autres que le méthane (HCNM) et les particules (PM). La directive «véhicules propres» introduit ainsi dans la législation sur les marchés publics, pour la première fois, des obligations en matière de durabilité pour l'ensemble de l'Union.

La directive comporte deux options pour tenir compte de l'incidence énergétique et de l'incidence environnementale: la première consiste à fixer des spécifications techniques relatives aux performances des véhicules en ce qui concerne leurs incidences énergétique et environnementale; la seconde offre la possibilité d'utiliser ces incidences comme critères d'attribution.

---

1 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 (http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:L:2009:120:0005:0012:fr:pdf)

2 http://ec.europa.eu/transport/urban/vehicles/directive/directive_en.htm.

3 Directive 2004/17/CE du Parlement européen et du Conseil portant coordination des procédures de passation des marchés dans les secteurs de l'eau, de l'énergie, des transports et des services postaux; 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.

4 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 (JO L 315 du 3.12.2007, p. 1).

La directive définit une méthode de calcul des coûts liés à l'utilisation d'un véhicule pour toute sa durée de vie qui correspondent à la consommation d'énergie, aux émissions de CO_2 et aux émissions de polluants des véhicules. Cette traduction en valeur monétaire permet d'internaliser les coûts externes des transports, un objectif à long terme de la politique de l'UE. Cette approche avantage les véhicules plus sobres et plus propres et accélère leur pénétration sur le marché, tant pour les moteurs classiques à combustion interne que pour les véhicules utilisant des carburants de substitution.

1. MISE EN ŒUVRE DE LA DIRECTIVE «VEHICULES PROPRES» DANS LES ÉTATS MEMBRES

Le délai de transposition de la directive était fixé au 4 décembre 2010. Trois États membres seulement se sont exécutés dans les délais, de sorte que la Commission a dû engager des procédures d'infraction à l'encontre des États membres qui n'avaient pas rempli l'obligation de transposition. A l'heure de la rédaction du présent rapport, les États membres concernés ont effectué la transposition et toutes les procédures d'infraction engagées ont été clôturées.

Seul un État membre n'a pas encore totalement transposé la directive dans son droit national, la Lettonie, et termine de le faire. Le tableau 1 présente une vue d'ensemble de l'avancement de la transposition.

Tableau 1: Vue d'ensemble du processus de transposition de la directive «véhicules propres» dans les États membres

	État membre	**Transposition nationale**	**Action entreprise par la Commission**
Date fixée dans la directive: 4 décembre 2010	République tchèque Danemark, Portugal	Septembre 2010 Décembre 2010	s.o.
2011	Lituanie Bulgarie, Chypre, Hongrie, Italie, Espagne Roumanie France, Allemagne, Pologne, Malte	Février 2011 Mars 2011 Avril 2011 Mai 2011	27.1.2011: Lettre de mise en demeure envoyée à 13 États membres de l'UE pour non-communication des mesures nationales (Belgique, Allemagne, Espagne, Finlande, France, Italie, Chypre, Lituanie, Hongrie, Malte, Pays-Bas, Pologne et Roumanie)
	Grèce, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Slovaquie, Suède Royaume-Uni Belgique, Estonie	Juin 2011 Juillet 2011 Octobre 2011	16.6.2011: Avis motivé envoyé à 10 États membres de l'UE (Autriche, Bulgarie, Estonie, Grèce, Irlande, Luxembourg, Slovénie, Slovaquie, Suède et Royaume-Uni) 25.11.2011: Avis motivé envoyé à la Finlande pour absence de mesures concernant la province de Åland
2012	Autriche Slovénie	Février 2012 Mars 2012	22.3.2012: Décision de la Commission de traduire

	État membre	Transposition nationale	Action entreprise par la Commission
	Finlande Lettonie	Avril 2012 2013 (en prévision)	la Finlande devant la Cour de justice de l'UE (classée après notification de la transposition intégrale de la directive par la Finlande)

Dans la plupart des cas, la transposition a consisté à modifier les dispositions en vigueur en matière de marchés publics, plutôt qu'à adopter de nouvelles dispositions législatives. Plusieurs États membres ont également élaboré des documents d'orientation concernant la mise en œuvre de la directive 2009/33/CE, ou prévoient de le faire.

Aucun État membre n'a signalé d'exemption au titre de l'article 2 de la directive.

Pour faciliter la mise en œuvre de la directive «véhicules propres», la Commission a ouvert un portail Internet à la date du 30 mars 2009, date de l'adoption de la directive par le Conseil des ministres. Ce portail donne des explications supplémentaires sur la directive, fournit une application permettant de calculer la valeur monétaire des coûts liés à la consommation d'énergie et aux émissions de CO_2 et de polluants, et présente des informations sur les politiques et mesures en la matière dans les États membres. Un portail «véhicules propres»[5] plus élaboré a été ouvert par la suite, consacré à la transposition de la directive 2009/33/CE et destiné à faciliter l'application de cette dernière. Ce portail fournit les données disponibles permettant de calculer les coûts sur toute la durée de vie pour tous les véhicules sur le marché. Il facilite la passation conjointe de marchés en vue d'aider les achats groupés de véhicules, afin de réaliser des économies d'échelle grâce à des volumes plus importants. Le portail comporte aussi des informations sur la législation relative aux marchés publics et sur les programmes spécifiques et les mesures d'incitation encourageant l'acquisition et l'utilisation de véhicules propres et économes en énergie, à l'échelle de l'UE et dans les différents États membres, aux niveaux national, régional et local.

2. MESURES D'ENCOURAGEMENT PRISES PAR LES ÉTATS MEMBRES

De nombreux États membres ont mis en œuvre des mesures supplémentaires visant à encourager le développement d'un marché pour les véhicules propres et économes en énergie au cours des dernières années, poursuivant les mêmes objectifs que la directive «véhicules propres». Il s'agit notamment de mesures d'incitation et de soutien en faveur des véhicules propres de la part des autorités publiques, de mesures encourageant indirectement l'achat et l'utilisation de véhicules propres et économes en énergie (telles que des restrictions d'accès de nature sélective et une gestion de la demande locale opérant une différenciation selon des critères environnementaux) et de mesures relatives à la taxation des véhicules.

Lorsqu'il existe des restrictions d'accès, les véhicules doivent généralement respecter une norme ou un niveau d'émissions imposé, ou d'autres critères permettant d'entrer sur le marché. Ainsi, tout en ayant pour but d'améliorer les conditions environnementales dans une zone locale, les mesures peuvent entraîner des avantages plus étendus si elles ont pour effet de favoriser l'essor des véhicules propres et économes en énergie.

[5] http://www.cleanvehicle.eu/.

Des projets de démonstration, tels que ceux soutenus dans le cadre de l'initiative CIVITAS, sont susceptibles de promouvoir les meilleures pratiques et de renforcer l'intérêt pour les véhicules propres et économes en énergie dans le secteur public, surtout s'il en découle un profit.

La mise à disposition d'infrastructures adéquates de ravitaillement/rechargement est d'une importance fondamentale pour accroître l'achat et l'utilisation de véhicules propres et économes en énergie s'appuyant sur des technologies et carburants de substitution. Si les consommateurs n'ont pas suffisamment confiance dans la disponibilité de carburants de substitution, ils risquent de se détourner de ce type de véhicules. La Commission souligne l'importance de cet aspect dans sa proposition de directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution[6].

La fourniture d'infrastructures de ravitaillement/rechargement est très variable entre et dans les États membres. Il conviendrait de l'harmoniser davantage pour tirer pleinement profit du marché intérieur afin de faire adopter plus largement les véhicules propres et économes en énergie qui utilisent des carburants de substitution, comme l'indique la communication de la Commission intitulée «Énergie propre et transports: la stratégie européenne en matière de carburants de substitution»[7].

3. APPLICATION DES OPTIONS PREVUES DANS LA DIRECTIVE «VEHICULES PROPRES»

Lors de la transposition dans leur droit national, la majorité des États membres ont retenu l'ensemble des différentes options prévues à l'article 5, paragraphe 3, de la directive «véhicules propres».

Cela permet aux autorités publiques d'intégrer les incidences énergétique et environnementale des véhicules dans les procédures de passation de marchés, soit en fixant des spécifications techniques soit en intégrant les incidences en tant que critères d'attribution. Dans ce dernier cas, ces incidences peuvent également être traduites en valeur monétaire.

Les Etats membres qui ont retenu toutes les options prévues à l'article 5, paragraphe 3, de la directive «véhicules propres» ont avancé les raisons principales suivantes: permettre une plus grande flexibilité pour le pouvoir adjudicateur, donner au pouvoir adjudicateur la possibilité d'utiliser les options les mieux adaptées à ses besoins en matière de passation de marchés, et permettre les options les plus appropriées en fonction des spécificités locales. Trois pays ont limité ces options pour des raisons de simplicité ou de cohérence avec le cadre national en vigueur: la Slovénie autorise uniquement l'utilisation des incidences énergétique et environnementale comme critères d'attribution, la Suède exclut ladite utilisation et la République tchèque exclut l'option de traduction en valeur monétaire. Le tableau 2 présente une vue d'ensemble de l'application de la directive.

Tableau 2: Application de l'article 5, paragraphe 3, dans les États membres de l'UE

Actions entreprises par les États membres concernant l'article 5, paragraphe 3	**États membres**
Permettre l'ensemble des options	24 États membres: Autriche, Belgique, Bulgarie,

[6] COM(2013) 18 final.

[7] COM(2013) 17 final.

Actions entreprises par les États membres concernant l'article 5, paragraphe 3	États membres
	Chypre, Danemark, Estonie, France, Finlande, Allemagne, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, la Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Espagne, Royaume-Uni
Permettre uniquement l'option 1 (c'est-à-dire la fixation de spécifications techniques relatives à la performance énergétique et environnementale des véhicules)	-
Permettre uniquement l'option 2a (c'est-à-dire l'utilisation des incidences énergétique et environnementale comme critères d'attribution)	Slovénie
Permettre uniquement l'option 2b (c'est-à-dire la traduction en valeur monétaire des incidences énergétique et environnementale)	-
Options 1 et 2a	République tchèque
Options 1 et 2b	Suède

Au niveau national, l'Allemagne a fourni diverses indications concernant les options les plus utilisées par les pouvoirs adjudicateurs (la transposition de la législation en Allemagne permet actuellement toutes les options prévues). L'option 1 s'avère la plus souvent choisie, suivie de l'option 2a, tandis que l'option 2b a probablement été la moins utilisée, en raison principalement de difficultés rencontrées pour l'appliquer. Des contacts dans la ville de **Hambourg** confirment ce point de vue et disent n'avoir utilisé que l'option 1 jusqu'ici, du fait principalement qu'elle est facile à appliquer. À **Copenhague**, les autorités responsables des transports publics ont utilisé toutes les options et se sont chaque fois déclarées satisfaites. **Bologne** a utilisé les options 2a et 2b, mais l'on ne sait pas encore si elles ont donné satisfaction ou non. La Slovénie a utilisé la méthode de calcul des coûts liés à l'utilisation d'un véhicule pendant toute sa durée de vie, bien que les informations relatives aux émissions aient été jugées insuffisantes. Les représentants de Copenhague, de Bologne et de la Slovénie doivent encore se forger une opinion sur la nécessité de maintenir ou de modifier les options. La ville de **Gand** utilise à la fois l'option des spécifications techniques et l'option des critères d'attribution (c'est-à-dire les options 1 et 2a). Pour la première, il faut uniquement préciser la technologie requise sur les véhicules à acheter (d'après une analyse des véhicules sur le marché), tandis que pour la seconde, les véhicules doivent démontrer une performance environnementale minimale. À **Stockholm**, la directive 2009/33/CE permet de poursuivre l'approche déjà utilisée antérieurement dans la ville, qui définit effectivement des spécifications techniques: il est uniquement possible d'acquérir des véhicules conformes à la définition nationale d'un véhicule propre. Les représentants de Gand ont estimé que des orientations supplémentaires seraient les bienvenues concernant l'utilisation des incidences énergétique et environnementale comme exigences techniques, tandis que les représentants de Stockholm ont jugé nécessaire de rééquilibrer les facteurs employés pour établir la valeur monétaire des incidences. **Londres**, **Vienne** et les **opérateurs de transports publics roumains** précisent tous les normes environnementales auxquelles doivent satisfaire les

véhicules à acheter, tandis que la ville de **Barcelone** estime les coûts du véhicule durant tout son cycle de vie parallèlement à d'autres facteurs.

La majorité des États membres étaient d'avis que toutes les options devraient être conservées, n'ayant qu'une expérience limitée de la directive depuis sa transposition et compte tenu en particulier du manque d'évaluations réalisées à ce jour pour déterminer l'impact de la directive, notamment sur le développement du marché des véhicules propres et économes en énergie. Plusieurs États membres ont également souligné que les systèmes nationaux diffèrent dans toute l'UE, de sorte qu'il est important de maintenir le choix entre les options afin de ne pas désavantager certains États membres.

Pour ce qui est de la nécessité éventuelle de modifier l'une ou l'autre option, les États membres considèrent une fois encore que leur expérience limitée de la directive 2009/33/CE les empêche de suggérer des améliorations à ce stade. Il faudra pour cela davantage d'expérience et d'analyses des impacts de la directive.

Quelques rares États membres ont établi des orientations spécifiques concernant l'application des différentes options de la directive 2009/33/CE et la pondération relative à donner à ses dispositions, par exemple les Pays-Bas, la Lettonie, le Danemark, la France et le Royaume-Uni.

4. IMPACT DE LA DIRECTIVE «VEHICULES PROPRES»

L'analyse d'impact de la directive 2009/33/CE s'est avérée très difficile vu l'absence d'obligations de notification pour les États membres, et encore aggravée par l'absence de données complètes tant de la part d'acheteurs que du côté des constructeurs. On n'a trouvé aucun ensemble cohérent de données sur les performances en matière d'efficacité énergétique, d'émissions de CO_2 et d'émissions de polluants des véhicules achetés en vertu des dispositions de la directive.

Vu la mise en œuvre très tardive de la directive 2009/33/CE dans une série d'États membres, bien après la date de transposition prévue initialement, il est aussi trop tôt pour pouvoir escompter un impact majeur de cette législation.

Il n'existe que quelques rares analyses de l'impact attendu de la directive. Très peu d'États membres ont effectué une estimation de l'impact potentiel des options visées à l'article 5, paragraphe 3. Le Royaume-Uni a effectué une analyse d'impact de la législation de transposition, mais cette analyse porte sur la totalité de la directive et non sur les options spécifiques. Il en ressort que la mise en œuvre de la directive au Royaume-Uni entraînerait des avantages économiques s'élevant à 27 millions d'EUR. Toutefois, le retard pris dans la transposition et l'absence de données concernant l'après-mise en œuvre rendent encore impossible toute évaluation concluante des impacts réels après la transposition.

Plusieurs États membres imposaient déjà des exigences de marchés publics écologiques pour l'acquisition de véhicules, avant l'introduction de la directive 2009/33/CE, de sorte que la directive a eu un impact minime. Il est néanmoins probable que la formalisation des critères pour la passation des marchés sera utile aux organismes publics, ainsi qu'aux États membres qui n'avaient pas de critères auparavant.

De nombreuses villes européennes ont établi des politiques favorisant l'acquisition de véhicules plus propres et plus sobres. Ces politiques ont contribué à la réduction des émissions produites par les parcs de véhicules publics dans ces villes et faisaient souvent suite à la nécessité de respecter les normes de qualité de l'air de l'UE. Une fois la directive

«véhicules propres» en place, un nombre plus élevé de villes devraient recourir aux options qu'elle offre pour assainir leur flotte de véhicules.

Les constructeurs ont indiqué que les autorités publiques ont été plus nombreuses à évaluer les coûts et incidences des véhicules sur toute leur durée de vie, au lieu de se cantonner à examiner uniquement les coûts d'achat. À cet égard, la directive 2009/33/CE semble entraîner un changement d'attitude, qui pourrait influencer davantage les décisions de passation de marchés des pouvoirs publics et des opérateurs de transports publics à plus long terme.

En ce qui concerne toutefois les impacts au sens large, il a été estimé qu'il serait extrêmement difficile d'évaluer l'impact de la directive 2009/33/CE car d'autres mesures devraient aussi produire des effets similaires. Le marché des véhicules à faibles émissions est certes en expansion, mais ce progrès peut difficilement être attribué à la mise en œuvre de la directive et est plus vraisemblablement imputable à d'autres facteurs (notamment l'évolution technologique, les autres législations de l'UE, les politiques nationales en matière de taxation des véhicules, les conditions de marché, les systèmes d'incitation mis en place par les gouvernements, etc.).

De nombreux Etats membres ont signalé que la passation de marchés publics dans le secteur automobile (et dans d'autres secteurs) a tourné au ralenti au cours de ces dernières années, car vu la récession mondiale, ils disposent pour la plupart de ressources financières minimes pour renouveler les parcs automobiles ou les contrats de services.

Un État membre constate que le niveau élevé des prix du pétrole et de l'énergie pourrait aussi influencer les décisions d'achat des autorités publiques et des parties prenantes du secteur privé. On estime que ce type de considérations pourrait généralement entrer en jeu. Dans certains cas, les coûts totaux de propriété jouent un rôle important dans les décisions d'achat (en particulier pour les véhicules utilitaires lourds et les parcs automobiles), ce qui pourrait en partie pousser les constructeurs à élargir leur gamme et leur offre de véhicules propres.

L'absence de procédures communes pour mesurer les émissions de CO_2 des véhicules lourds a empêché d'appliquer la directive 2009/33/CE à ces types de véhicules. Une méthode de calcul spécifique a donc été mise à disposition sur le portail «Véhicules propres». De plus, l'Association internationale des transports publics (UITP) et l'Association des constructeurs européens d'automobiles (ACEA) ont collaboré pour définir comment les opérateurs et les acheteurs pouvaient appliquer les dispositions de la directive dans les appels d'offres portant sur des autobus. Une collaboration analogue pourrait être entreprise pour d'autres types de véhicules utilitaires lourds.

À partir de 2013, tous les moteurs de véhicules utilitaires lourds seront soumis à l'essai WHTC pour poids lourds défini sous les auspices de la CEE-ONU («Worldwide Harmonized Heavy-Duty Transient Cycle»: essai en cycle transitoire pour poids lourds harmonisé au niveau mondial). Comme l'indique le rapport final[8] du groupe de travail concerné, les travaux de recherche initialement menés avaient pour objectif de développer un cycle d'essai des moteurs, harmonisé au niveau mondial, destiné à mesurer les émissions de gaz d'échappement. Cet outil sera utilisé pour mesurer les émissions de polluants atmosphériques, les émissions de CO_2 et la consommation de carburant. Ces mesures permettront d'appliquer plus largement l'option de traduction en valeur monétaire prévue par la directive «véhicules propres».

[8] http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2001/wp29grpe/TRANS-WP29-GRPE-42-inf02.pdf.

Rien n'indique jusqu'ici qu'il y ait une sélection des technologies, ce qui confirme que la directive est totalement neutre sur le plan technologique.

5. REPRODUCTION DE L'APPROCHE DE LA DIRECTIVE «VEHICULES PROPRES»

La directive «véhicules propres» reflète la tendance progressive de la politique de l'UE à intégrer les exigences environnementales de l'UE de manière plus volontariste et cohérente dans la législation européenne sur les marchés publics et les produits. Des approches similaires à celle de la directive «véhicules propres» sont adoptées depuis plusieurs années dans certains autres secteurs, comme les bâtiments, les appareils électriques ou les équipements de bureau, de manière à intégrer les incidences sur les ressources et sur l'environnement liées à leur utilisation pendant toute leur durée de vie. Ces initiatives, couplées à la mise au point de véhicules de plus en plus propres et économes en énergie, joueront un grand rôle dans la réalisation de l'objectif européen fixé pour 2020 d'améliorer de 20 % le rendement énergétique de l'UE.

La législation sur la passation de marchés évolue vers une approche fondée sur le rapport coût-efficacité, telle que le calcul du coût du cycle de vie. Cette évolution a été généralisée dans la proposition de révision des directives en vigueur sur la passation des marchés publics, présentée le 20 décembre 2011 par la Commission[9], notamment à l'article 66 sur les critères d'attribution des marchés et à l'article 67 sur le calcul du coût du cycle de vie. Grâce aux modifications proposées dans le cadre révisé, les critères environnementaux devraient être pris en compte de manière plus homogène dans les décisions de passation de marchés publics dans l'UE.

Si rien ne prouve que la directive 2009/33/CE influence directement l'attitude du secteur privé concernant l'acquisition de véhicules propres et économes en énergie, on constate néanmoins que ce secteur achète davantage de véhicules sobres. Il convient cependant de noter que l'achat de véhicules économes en énergie par le secteur privé ne constitue qu'un élément de la gestion du parc automobile. L'achat de ce type de véhicules peut entraîner une réduction des coûts liés à la gestion du parc, notamment lorsque leurs coûts sur toute la durée de vie sont inférieurs à ceux des véhicules classiques. Mais la gestion des flottes de véhicules sobres comprend aussi d'autres éléments: maximiser les chargements, réduire la circulation à vide et favoriser la conduite écologique. Par conséquent, nombre de sociétés possédant des parcs automobiles importants, par exemple des entreprises de messagerie comme DHL, TNT et UPS, gèrent leurs flottes de manière à réduire la consommation d'énergie et donc les émissions. Pour ces entreprises, gérer leur parc automobile dans ce sens est à la fois adéquat du point de vue économique et conforme aux préoccupations environnementales plus larges, notamment celles de leurs clients. Il existe divers exemples de bonnes pratiques au niveau mondial en ce qui concerne la gestion des parcs de véhicules propres.

En Finlande, les approches décrites dans la directive 2009/33/CE ont été adoptées dans le secteur privé. Dans ce pays où près d'un cinquième des voitures neuves sont des voitures de sociétés, les conseils sur la passation de marchés formulés dans le cadre de la mise en œuvre de la directive «véhicules propres» ont également été diffusés aux gros acheteurs privés, tels que les acheteurs de véhicules de sociétés.

6. CONCLUSIONS

[9] COM(2011) 896.

La transposition tardive de la directive «véhicules propres» dans la plupart des États membres limite l'expérience que l'on peut tirer à ce jour de la directive et complique donc l'évaluation de son impact dans le cadre du présent rapport de suivi. Cette situation est encore aggravée par le fait qu'il n'existe pas d'obligations de notification pour les États membres.

Il s'avère nécessaire de fournir des orientations supplémentaires concernant l'application des différentes options prévues par la directive afin de prendre en compte la consommation d'énergie et les émissions de CO_2 et de polluants lors de l'achat de véhicules. Il est nécessaire également de soutenir l'approche encore nouvelle consistant à traduire les incidences en valeur monétaire. Les États membres devraient fournir ces orientations, en accordant une attention particulière aux dispositions pertinentes de leur législation nationale. Il conviendrait aussi de prendre en compte des actions de formation spécifiques pour le personnel responsable de la mise en œuvre de la législation nationale pertinente.

Le portail «Véhicules propres» est jugé utile pour aider les autorités publiques à passer des marchés de véhicules propres et économes en énergie, et concernant la prévalence de l'expérience acquise dans le cadre de la directive. La Commission adaptera ce portail de manière à répondre aux attentes exprimées par les acheteurs publics et privés. On améliorera la fonctionnalité favorisant la passation conjointe de marchés de véhicules propres et économes en énergie, en facilitant notamment les contacts étroits entre autorités nationales et régionales concernées dans l'UE 27 et au-delà.

Cette mesure devrait aider à édifier plus rapidement un pouvoir de marché pour les véhicules propres et économes en énergie, afin que le secteur puisse bénéficier d'économies d'échelle et offrir des produits plus compétitifs. On pourrait aussi renforcer l'impact de la directive 2009/33/CE en accordant une plus grande attention aux clients privés, conformément à l'objectif initial consistant à s'adresser d'abord directement au secteur public, puis à s'étendre aux marchés professionnels et privés.

Diverses parties prenantes, telles que les associations professionnelles de l'UE, pourraient formuler des orientations à l'intention de leurs membres respectifs afin de les sensibiliser davantage à la directive, comme l'a fait l'Union internationale des transports publics (UITP).

En décembre 2012, la Commission a lancé un Observatoire européen de l'électromobilité[10] (OEE) chargé d'harmoniser la collecte et la diffusion de données statistiques essentielles sur l'électromobilité (véhicules électriques à batterie et véhicules électriques à pile à combustible) par les autorités régionales et locales. L'OEE devrait devenir la principale plateforme d'information des régions européennes sur l'électromobilité. Il devrait également fournir des informations sur la manière dont les marchés publics au niveau local influencent le développement du marché des véhicules électriques ou des véhicules électriques à pile à combustible en Europe.

Lors de la prochaine révision de la directive «véhicules propres» prévue en 2014, la Commission entend évaluer soigneusement la valeur ajoutée de la directive. Dans ce contexte, elle pourrait envisager la possibilité de la rationaliser afin d'en simplifier l'application. Il serait possible, pour ce faire, de restreindre les choix au niveau des États membres en se concentrant par exemple sur l'approche la plus simple pour les calculs à effectuer. Cela permettrait d'éviter une fragmentation éventuelle du marché intérieur en raison de choix

[10] http://www.hyer.eu/publications/newsletters/hyer-update-december-2012/hyer-signs-european-electromobility-observatory-contract.

technologiques différents, et offrirait de meilleures conditions pour réaliser des économies d'échelle dans les technologies en matière de véhicules innovants grâce au regroupement de la demande sur le marché intérieur. Les États membres pourraient également se voir imposer des obligations précises en matière de notification.