



2017/0291(COD)

11.7.2018

AVIS

de la commission des transports et du tourisme

à l'intention de la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire

sur la 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
(COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD))

Rapporteur pour avis: Andor Deli

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Le rapporteur salue l'initiative de la Commission de réviser la directive. Les investissements publics dans les véhicules propres ont des effets immédiats sur la qualité de l'air, au bénéfice des citoyens, et permettent de répondre aux problèmes persistants que posent la pollution atmosphérique et les émissions de gaz à effet de serre provenant du transport routier.

Le rapporteur est favorable à l'extension du champ d'application de la directive à des formes de marchés publics autres que l'achat, à savoir le crédit-bail, la location ou la location-vente de véhicules, et aux contrats de service public pour les services de transport routier public, les services spécialisés de transport routier de passagers, le transport non régulier de passagers et la location d'autobus et d'autocars avec chauffeur. Il souhaite en outre étendre son champ d'application aux services de taxi, lorsqu'il s'agit de véhicules publics et loués. Étant donné que l'une des principales raisons de l'application limitée de la directive était le caractère restreint de son champ d'application, cette modification sera un point positif.

De surcroît, le rapporteur est favorable au cadre pour la présentation de rapports moyennant une charge administrative acceptable lorsqu'une catégorie «véhicules propres» est ajoutée aux registres officiels des véhicules. Un système de rapports complet peut apporter une vue d'ensemble claire et permettre un suivi efficace de la mise en œuvre.

Il se félicite aussi de la suppression de la méthode de traduction en valeur monétaire qui est trop lourde et n'a été que rarement appliquée.

Toutefois, le rapporteur déplore le manque de clarté dans la directive, en particulier l'éparpillement des informations, avec des définitions différentes, et la complexité des méthodes de comptabilisation des «véhicules propres» au cours de deux périodes distinctes (l'une jusqu'en 2025 et l'autre entre 2025 et 2030).

En ce qui concerne les **véhicules utilitaires légers**, la directive propose que, pendant la période de transition (jusqu'en 2025), les véhicules à émissions nulles à l'échappement, à savoir principalement les véhicules 100 % électriques, soient comptés comme 1 véhicule. Les véhicules utilitaires légers en deçà d'un certain seuil d'émissions à l'échappement sont également considérés comme véhicules propres, mais se voient appliquer un facteur de pondération de 0,5. Ces seuils sont respectivement de 25 g/km de CO₂ pour les camionnettes et de 40 g/km de CO₂ pour les camionnettes de transport de passagers; les véhicules hybrides rechargeables sont principalement concernés.

Le rapporteur estime que ces calculs sont non seulement excessivement compliqués, mais il émet également des doutes quant à la période de transition jusqu'en 2025 censée permettre de combler le fossé technologique jusqu'à ce que les émissions nulles à l'échappement se généralisent. Pour éviter toute confusion et stimuler un marché réaliste pour les véhicules propres, tout véhicule considéré comme propre, conformément à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, devrait être compté comme 1 véhicule. À partir de 2030, seuls les véhicules à émissions nulles satisferont aux exigences des objectifs en matière de marchés publics. Le rapporteur est convaincu que, d'ici 2030, le marché des véhicules à émissions nulles aura gagné en maturité et que le prix des véhicules de ce type sera comparable à celui des autres véhicules. Le rapporteur considère que si les règles sont trop rigides, les marchés publics pourraient être,

soit fortement retardés, soit accélérés, et dans ce dernier cas, il s'agirait alors de véhicules utilisant une technologie ancienne, au risque de bloquer tout investissement futur dans la technologie à zéro émission.

Des objectifs minimaux en matière de marchés publics ont été établis au niveau de l'Union, après avoir examiné les enjeux de demain pour les pouvoirs publics et l'efficacité économique. Les États membres peuvent néanmoins appliquer des objectifs plus ambitieux selon leurs capacités économiques (produit intérieur brut par habitant) et leur exposition à la pollution (densité de population urbaine).

Pour ce qui est des **véhicules utilitaires lourds**, la directive propose que pendant la période de transition (jusqu'en 2025) le gaz naturel avec l'ajout de biométhane soit admissible, mais prévoyant un facteur de pondération réduit, tandis que pour la phase suivante, la directive reste muette quant aux seuils d'émissions et aux définitions. La Commission souhaite mettre en œuvre ces seuils au moyen d'un acte délégué une fois qu'ils seront définis. Il s'avère néanmoins qu'il n'existe pas de normes d'émission applicables et que la technologie des émissions nulles à l'échappement est moins mature comparée à celle des véhicules légers.

Dès lors, le rapporteur souhaite supprimer les dispositions qui font référence à l'acte délégué et appliquer la même logique que dans le cas des véhicules utilitaires légers, à savoir que tout véhicule considéré comme propre, conformément à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, devrait être compté comme 1 véhicule. Le même raisonnement sur les objectifs en matière de marchés publics pour les véhicules utilitaires légers s'applique aux véhicules utilitaires lourds.

Le rapporteur considère cette approche plus neutre sur le plan technologique comparée à celle adoptée par la Commission, qui est trop centrée sur les véhicules électriques, et qu'elle sera plus en adéquation avec l'objectif principal de la directive, qui est de stimuler la politique industrielle en recourant à des marchés publics pour les véhicules propres et apporter un déclic au développement de ce marché.

En conclusion, le rapporteur rappelle que les règles relatives à l'achat de véhicules propres ne devraient pas se traduire par une charge financière supplémentaire ni par une externalisation des coûts générés, en augmentant le prix des tickets et les taxes locales ou en réduisant l'offre de transports publics. Partant, il invite la Commission et les pouvoirs publics des États membres, à tous les niveaux, d'étendre leurs mesures d'incitation, financières ou non, afin d'accélérer l'adoption par le marché de ces véhicules.

AMENDEMENTS

La commission des transports et du tourisme invite la commission de l'environnement, de la santé publique et de la sécurité alimentaire, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de directive

Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) L'Union est déterminée à instaurer un système énergétique durable, sûr, concurrentiel et décarboné¹⁹. L'union de l'énergie et le cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030²⁰ prévoient 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 à 1990, augmenter d'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.

¹⁹ Conclusions du Conseil européen du 24 octobre 2014.

²⁰ Communication de la Commission «Un cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030» [COM(2014)15].

Amendement 2

Proposition de directive Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions²¹, la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21^e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21) 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 devraient tendre résolument

Amendement

(1) L'Union est déterminée à instaurer un système énergétique durable, sûr, concurrentiel et décarboné¹⁹. L'union de l'énergie et le cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030²⁰ prévoient 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 à 1990, augmenter d'au moins 35 % la part des énergies renouvelables dans la consommation d'énergie, effectuer des économies d'énergie d'au moins 35 % et améliorer la sécurité énergétique, la compétitivité et la durabilité de l'Union.

¹⁹ Conclusions du Conseil européen du 24 octobre 2014.

²⁰ Communication de la Commission «Un cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030» [COM(2014) 15], *modifiée en première lecture par le Parlement européen le 17 janvier 2018.*

Amendement

(2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions²¹, la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21^e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21) 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 devraient 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 provenant des transports. Ces objectifs peuvent être atteints par une panoplie d'initiatives, parmi lesquelles le recours aux marchés publics axés sur les véhicules propres.

²¹ COM(2016) 501 final.

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 le recours aux marchés publics axés sur les véhicules propres.

²¹ COM(2016) 501 final.

Amendement 3

Proposition de directive Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Comme l'annonçait la Commission dans sa communication intitulée «L'Europe en mouvement - Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous»²³, la présente proposition 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 «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'UE 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.

Amendement

(4) Comme l'annonçait la Commission dans sa communication intitulée «L'Europe en mouvement - Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous»²³, la présente proposition 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 «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'UE 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 durables devrait aller de pair avec la poursuite du développement des transports publics, car il s'agit du moyen le plus rapide et le plus rentable de diminuer le nombre de véhicules sur les***

routes et, par conséquent, d'améliorer la qualité de l'air et de réduire les émissions.

²³ COM (2017) 283 final.

²³ COM (2017) 283 final.

Amendement 4

Proposition de directive Considérant 5

Texte proposé par la Commission

(5) Les nouvelles technologies innovantes contribuent à réduire les émissions des véhicules, ***favorisant par là même*** la décarbonation du secteur des transports. L'utilisation accrue de véhicules routiers à émissions faibles ou nulles ***est de nature à réduire*** les émissions de CO₂ et de certains autres polluants (particules, oxydes d'azote et hydrocarbures non méthaniques) et ***à favoriser*** la compétitivité et la croissance de l'industrie européenne sur les marchés mondiaux, qui se tournent de plus en plus vers ce type de véhicules.

Amendement

(5) Les nouvelles technologies innovantes contribuent à réduire les émissions des véhicules ***et à réduire la pollution sonore, tout en favorisant*** la décarbonation du secteur des transports. L'utilisation accrue de véhicules routiers à émissions faibles ou nulles ***réduira*** les émissions de CO₂ et de certains autres 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 contribuant*** à la compétitivité et ***à*** la croissance de l'industrie européenne sur les marchés mondiaux, qui se tournent de plus en plus vers ce type de véhicules, ***et en assurant le développement d'infrastructures pour les carburants de substitution. Le principe de neutralité technologique doit par ailleurs constituer le principe le plus élémentaire de tous les efforts visant à garantir et à stimuler un environnement compétitif et à encourager le développement de la recherche et de l'innovation dans ce domaine. Afin de réduire la pollution atmosphérique et sonore et de respecter les normes européennes en matière de qualité de l'air dans les zones urbaines et rurales, il convient d'adopter des politiques et des mesures concrètes et ambitieuses, parmi lesquelles le recours aux marchés publics pour l'acquisition de***

véhicules propres.

Amendement 5

Proposition de directive Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) 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 des matériaux utilisés pour leur fabrication. Il conviendrait de tenir compte des gaz à effet de serre émis tout au long du processus de production. La Commission devrait proposer, dans la logique de la révision de la directive 2006/66/CE, des objectifs ambitieux de recyclabilité des batteries.

Amendement 6

Proposition de directive Considérant 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 ter) Selon les prévisions de marché, les véhicules propres, tels que les voitures électriques, vont devenir beaucoup moins chères et très compétitives, et leur utilisation sera encore moins coûteuse que celle des véhicules conventionnels dans les années 2020, notamment si l'on tient compte du coût total de la propriété, du fait de la diminution du coût des batteries mais également d'autres baisses de coûts résultant du recul du prix du carburant et des coûts de maintenance moindres d'un véhicule électrique.

Amendement 7

Proposition de directive Considérant 5 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 quater) 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 de bus et de batteries. De même, l'évolution du marché mondial des véhicules électriques à batterie est tirée par la Chine et les États-Unis, qui représentent ensemble environ 60 % de ce marché, contre 28 % pour l'Union. L'Union a donc besoin d'une politique ambitieuse afin de stimuler l'innovation et de favoriser davantage la compétitivité et la croissance de l'industrie européenne sur le marché mondial en pleine expansion des véhicules propres et des infrastructures technologiques associées.

Amendement 8

Proposition de directive Considérant 5 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 quinquies) Le marché européen des batteries atteindra une valeur de 250 milliards d'euros par an à partir de 2025, à la faveur d'une demande qui devrait s'élever à 200 GWh, et devrait créer 4 à 5 millions d'emplois en Europe. Cela étant, l'absence d'un appareil productif européen pour les batteries aura des répercussions négatives sur la position des clients industriels de l'Union. Les institutions européennes, les États membres et les autorités locales doivent agir rapidement et collectivement afin de surmonter ce désavantage concurrentiel et d'implanter en Europe, pour la

production de batteries, une chaîne de valeur compétitive qui repose sur un approvisionnement durable et responsable en matières premières, des processus de fabrication utilisant les énergies renouvelables, la recyclabilité ainsi que la réutilisation.

Amendement 9

Proposition de directive

Considérant 6

Texte proposé par la Commission

(6) Par leur politique en matière de marchés publics, les pouvoirs publics peuvent créer et soutenir des marchés de produits et de services innovants. Les directives 2014/24/UE²⁴ et 2014/25/UE²⁵ fixent des règles harmonisées minimales en matière de marchés publics qui harmonisent la manière dont les pouvoirs publics et certains exploitants de services d'utilité publique achètent des biens, des travaux et des services. Elles définissent notamment des seuils globaux en ce qui concerne le volume des marchés relevant de la législation de l'Union, qui s'appliquent également à la directive sur les véhicules propres.

²⁴ JO L 94 du 28.3.2014, p. 65.

²⁵ JO L 94 du 28.3.2014, p. 243.

Amendement

(6) Par leur politique en matière de marchés publics ***portant sur des véhicules neufs et la rénovation des véhicules existants***, les pouvoirs publics peuvent créer et soutenir des marchés de produits et de services innovants, ***en tenant compte du fait que les dépenses publiques relatives aux biens, aux travaux et aux services représentent environ 14 % du PIB***. Les directives 2014/24/UE²⁴ et 2014/25/UE²⁵ fixent des règles harmonisées minimales en matière de marchés publics qui harmonisent la manière dont les pouvoirs publics et certains exploitants de services d'utilité publique achètent des biens, des travaux et des services, ***conformément aux exigences environnementales des biens achetés (y compris les véhicules)***. Elles définissent notamment des seuils globaux en ce qui concerne le volume des marchés relevant de la législation de l'Union, qui s'appliquent également à la directive sur les véhicules propres.

²⁴ JO L 94 du 28.3.2014, p. 65.

²⁵ JO L 94 du 28.3.2014, p. 243.

Amendement 10

Proposition de directive Considérant 6 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6 bis) Il convient d'encourager les États membres à examiner les possibilités de soutenir l'utilisation de véhicules à très faibles émissions dans les services publics et à réduire les coûts y afférents, par exemple en accordant des exonérations ou des abattements relatifs aux taxes sur l'énergie applicables aux véhicules à très faibles émissions.

Amendement 11

Proposition de directive Considérant 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(7 bis) La disponibilité d'infrastructures de recharge et de ravitaillement est une condition préalable à toute opération de transport s'appuyant sur des véhicules à carburants de substitution, y compris à des fins de transport public. Il convient dès lors de renforcer les dispositions de la directive 2014/94/UE qui visent à promouvoir l'infrastructure pour carburants de substitution dans le domaine des transports publics. En l'absence de révision, il est souhaitable que la Commission élabore un plan d'action relatif à l'infrastructure pour les transports publics.

Amendement 12

Proposition de directive Considérant 8

Texte proposé par la Commission

Amendement

(8) L'analyse d'impact réalisée 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 constitue un moyen efficace d'atteindre l'objectif consistant à dynamiser la pénétration des véhicules propres sur le marché, 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 européennes justifient pleinement cette approche dans la mesure où elle n'impose pas l'utilisation d'une technologie particulière aux pouvoirs adjudicateurs, aux entités adjudicatrices et aux opérateurs.

(8) L'analyse d'impact réalisée souligne les avantages d'une modification de l'approche de gouvernance globale en faveur des marchés publics en matière de véhicules propres *et économes en énergie* au niveau de l'Union. L'établissement d'objectifs minimaux en matière de marchés publics constitue un moyen efficace d'atteindre l'objectif consistant à dynamiser la pénétration des véhicules propres sur le marché, 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 européennes justifient pleinement cette approche dans la mesure où elle n'impose pas l'utilisation d'une technologie particulière aux pouvoirs adjudicateurs, aux entités adjudicatrices et aux opérateurs.

Amendement 13

Proposition de directive Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) L'extension du champ d'application de la directive à des pratiques telles que la prise en crédit-bail, la location et la location-vente de véhicules, aux contrats de service public dans le domaine des services de transport routier public, des services spécialisés de transport routier de passagers, du transport non régulier de passagers et de la location d'autobus et d'autocars avec chauffeur, ainsi qu'à certains services postaux et de messagerie et aux services de collecte de déchets, permet de couvrir tout l'éventail des marchés publics.

Amendement

(9) L'extension du champ d'application de la directive à des pratiques telles que la prise en crédit-bail, la location et la location-vente *et la rénovation* de véhicules, aux contrats de service public dans le domaine des services de transport routier public, des services spécialisés de transport routier de passagers, du transport non régulier de passagers et de la location d'autobus et d'autocars avec chauffeur, ainsi qu'à certains services postaux et de messagerie et aux services de collecte de déchets, permet de couvrir tout l'éventail des marchés publics, *sans effet rétroactif au titre de la présente directive pour les*

contrats en cours. En outre, la Commission devrait examiner la possibilité de passer des marchés publics propres en ce qui concerne d'autres modes de transport.

Amendement 14

Proposition de directive Considérant 10

Texte proposé par la Commission

(10) *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 utilitaires légers et lourds. Pour favoriser par des incitations adéquates la pénétration commerciale des véhicules à émissions faibles ou nulles dans l'Union, il convient d'harmoniser les dispositions prévues par la présente modification en ce qui concerne les marchés publics y afférents avec celles de la législation de l'Union sur les performances en matière d'émissions de CO₂ des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020²⁶. Les mesures mises en œuvre en vertu de la directive modifiée contribueront au respect des exigences prévues par ces normes. Une approche plus ambitieuse en matière de marchés publics peut *exercer un important effet de stimulation supplémentaire* sur le marché.

Amendement

(10) *La directive modifiée devrait contribuer à une réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre, ainsi que de la pollution sonore*, provenant des véhicules utilitaires légers et lourds. Pour favoriser par des incitations adéquates la pénétration commerciale des véhicules à émissions faibles ou nulles dans l'Union, il convient d'harmoniser les dispositions prévues par la présente modification en ce qui concerne les marchés publics y afférents avec celles de la législation de l'Union sur les performances en matière d'émissions de CO₂ des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020²⁶. Les mesures mises en œuvre en vertu de la directive modifiée contribueront au respect des exigences prévues par ces normes. Une approche plus ambitieuse en matière de marchés publics peut *exercer un important effet de stimulation supplémentaire* sur le marché et en particulier, sur l'offre de véhicules utilitaires lourds en raison du faible degré de maturité du marché des véhicules utilitaires lourds «propres». La comptabilisation des émissions de CO₂ devrait se fonder sur une approche «du puits à la roue» afin de refléter fidèlement l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en carburant, de la phase d'extraction à l'échappement. Il s'agira d'une évaluation plus réaliste de la performance environnementale des véhicules. Par conséquent, la Commission

devrait mettre en place la méthodologie pour l'enregistrement des émissions «du puits à la roue» au plus tard le 1er janvier 2022, et adapter les tableaux 2 et 3 en conséquence.

²⁶ COM(2017) 676 final

²⁶ COM(2017) 676 final

Amendement 15

Proposition de directive Considérant 10 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10 bis) Les véhicules à émissions nulles à l'échappement peuvent également laisser une empreinte environnementale en raison du processus de fabrication des composants et du niveau de recyclabilité. Par conséquent, lors de l'acquisition de véhicules, les autorités publiques sont invitées à prendre en considération des facteurs autres que le prix, comme la recyclabilité des batteries. La recherche et le développement de ces technologies devraient également être encouragés dans d'autres politiques de l'Union.

Amendement 16

Proposition de directive Considérant 11

Texte proposé par la Commission

Amendement

(11) Les véhicules utilitaires légers et les véhicules utilitaires lourds sont utilisés à des fins différentes et présentent un degré de maturité différent sur le marché, de sorte que les dispositions relatives aux marchés publics gagneraient à en tenir compte. *L'analyse d'impact a montré la valeur ajoutée d'une approche fondée sur les carburants de substitution en*

(11) Les véhicules utilitaires légers et les véhicules utilitaires lourds sont utilisés à des fins différentes et présentent un degré de maturité différent sur le marché, de sorte que les dispositions relatives aux marchés publics gagneraient à en tenir compte. *Il devrait également être reconnu que les marchés des autobus urbains à émissions faibles ou nulles présentent une*

attendant que des exigences neutres sur le plan technologique aient été fixées au niveau de l'Union en ce qui concerne les émissions de CO₂ des véhicules utilitaires lourds, que la Commission entend proposer à l'avenir. Elle a également confirmé que les marchés des autobus urbains à émissions faibles ou nulles présentent une **plus grande maturité**, tandis que les marchés des camions à émissions faibles ou nulles se trouvent à un stade de développement **moins avancé**.

évolution récente, tandis que les marchés des camions à émissions faibles ou nulles se trouvent **au stade initial** de développement **des marchés**.

Amendement 17

Proposition de directive Considérant 12

Texte proposé par la Commission

(12) *L'établissement, au niveau des États membres, d'objectifs* minimaux en matière de marchés publics relatifs aux véhicules propres à l'horizon 2025 et 2030 **devrait offrir** des garanties stratégiques sur les marchés qui demandent des investissements dans la mobilité à taux d'émissions faible ou nul. Les objectifs minimaux favorisent **la création de** marchés 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. 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). Les objectifs minimaux en matière de marchés publics devraient s'accompagner de l'obligation faite aux pouvoirs adjudicateurs, aux entités adjudicatrices et aux opérateurs d'intégrer les aspects

Amendement

(12) **Il est crucial de fixer des objectifs** minimaux en matière de marchés publics relatifs aux véhicules propres à **atteindre d'ici** 2025 et 2030, **afin d'offrir** des garanties stratégiques sur les marchés qui demandent des investissements dans la mobilité à taux d'émissions faible ou nul. Les objectifs minimaux favorisent **le développement des** marchés 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, **contribuant ainsi parallèlement à véhiculer un modèle positif auprès des citoyens**. 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. **Toutefois, les États membres sont encouragés à appliquer** des objectifs **plus ambitieux** selon leurs performances économiques (produit intérieur brut par habitant) et leur exposition à la pollution (densité de population urbaine). **Compte tenu du fait que ces paramètres sont rarement uniformes au sein d'un État membre, il**

importants des problématiques de l'énergie et de l'environnement dans leurs procédures d'adjudication. L'analyse d'impact territoriale de la présente directive modifiée établit que l'impact sera réparti de façon homogène entre les régions de l'Union.

faudra évaluer leur fiabilité afin de pouvoir, le cas échéant, compléter la méthodologie. Les objectifs minimaux en matière de marchés publics devraient s'accompagner de l'obligation faite aux pouvoirs adjudicateurs, aux entités adjudicatrices et aux opérateurs d'intégrer les aspects importants des problématiques de l'énergie et de l'environnement dans leurs procédures d'adjudication. L'analyse d'impact territoriale de la présente directive modifiée établit que l'impact sera réparti de façon homogène entre les régions de l'Union. *Compte tenu de l'évolution actuelle dans les technologies des transports, un examen à mi-parcours de cet objectif minimal et une évaluation des paramètres nationaux pourrait s'avérer nécessaire aux fins d'une adaptation ultérieure de ces valeurs.*

Amendement 18

Proposition de directive Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) 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 est relativement élevé. Les pouvoirs publics des États membres sont encouragés à cibler particulièrement ces zones lorsqu'ils mettent en œuvre leurs objectifs minimaux nationaux et à rendre compte de ces mesures ciblées dans les rapports à présenter au titre de la directive modifiée.

Amendement

(13) 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 leurs objectifs minimaux nationaux et à rendre compte de ces mesures ciblées dans les rapports à présenter au titre de la directive modifiée. *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 autorités publiques.*

Amendement 19

Proposition de directive Considérant 13 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 bis) Si des produits commercialisables et aboutis sur le plan technologique ne sont pas développés, il sera difficile de mettre en place les valeurs limites établies par la présente directive. Pour assurer une mise à jour régulière des informations sur l'évolution dans ce domaine, la Commission est invitée à publier tous les deux ans un rapport pour déterminer s'il existe des solutions commercialisables en matière de véhicules propres. La Commission et les États membres devraient en outre prévoir des incitations financières et non financières plus importantes afin d'accélérer la commercialisation de tels véhicules.

Amendement 20

Proposition de directive Considérant 13 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(13 ter) Au vu de la différence considérable que présente la marge financière des opérateurs de transport privé désireux d'utiliser des véhicules à carburants de substitution, potentiellement plus chers, il faut prévoir des mécanismes visant à garantir des conditions de concurrence équitables entre les opérateurs de transport publics et privés dans les procédures d'appels d'offres, et que les coûts de mise en conformité avec les objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés par la présente directive ne soient pas supportés par les autorités locales, en particulier en ce qui concerne les petites municipalités,

ou n'entraînent pas une externalisation des coûts supplémentaires générés, en augmentant le prix des tickets et les taxes locales ou en réduisant l'offre de transports publics.

Amendement 21

Proposition de directive Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Le calcul du coût du cycle de vie est un outil important pour permettre aux entités adjudicatrices et aux pouvoirs adjudicateurs de prendre en compte les coûts énergétiques et environnementaux pendant le cycle de vie du 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, les entités adjudicatrices ou les opérateurs 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.

Amendement

(14) Le calcul du coût du cycle de vie est un outil important pour permettre aux entités adjudicatrices et aux pouvoirs adjudicateurs de prendre en compte les coûts énergétiques et environnementaux pendant le cycle de vie du 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, les entités adjudicatrices ou les opérateurs 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. *Toutefois, faute de connaissances précises sur les émissions des différents types de carburant tout au long de leur cycle de vie, la Commission devrait présenter une analyse qui débouchera sur une méthodologie commune à l'Union permettant aux constructeurs de communiquer des données concernant les émissions de CO₂ pour tous les types de*

carburants de manière cohérente.

Amendement 22

Proposition de directive Considérant 15

Texte proposé par la Commission

(15) Les rapports à présenter au titre de la présente directive modifiée concernant les marchés publics devraient produire une vue d'ensemble claire permettant un suivi efficace de la mise en œuvre. Un premier rapport intermédiaire devrait être présenté en 2023, suivi d'un premier rapport complet en 2026 sur la mise en œuvre des objectifs minimaux, puis d'un nouveau rapport tous les trois ans. Pour réduire au minimum la charge administrative pesant sur chaque organisme public et obtenir une vue d'ensemble effective, il convient de favoriser la simplicité des rapports. La Commission se chargera d'établir des rapports complets sur les véhicules à émissions faibles ou nulles et les véhicules utilisant des carburants de substitution 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.

Amendement

(15) Les rapports à présenter au titre de la présente directive modifiée concernant les marchés publics devraient produire une vue d'ensemble claire permettant un suivi efficace de la mise en œuvre. Un premier rapport intermédiaire devrait être présenté en 2023, suivi d'un premier rapport complet en 2026 sur la mise en œuvre des objectifs minimaux, puis d'un nouveau rapport tous les trois ans: ***ce nouveau rapport devra prendre en compte l'évolution de la situation écologique et des priorités environnementales des États membres au cours des trois dernières années et selon les mêmes critères applicables à tous les États membres.*** Pour réduire au minimum la charge administrative ***et les coûts supplémentaires*** pesant sur chaque organisme public et obtenir une vue d'ensemble effective, il convient de favoriser la simplicité des rapports ***et de mettre les marchés publics en ligne aux fins d'une plus grande transparence.*** La Commission se chargera d'établir des rapports complets sur les véhicules à émissions faibles ou nulles et les véhicules utilisant des carburants de substitution 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.

Amendement 23

Proposition de directive

Considérant 16 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 bis) *Les instruments financiers de l'Union devraient être mobilisés afin d'aider les États membres aux niveaux national, régional et local à réaliser les objectifs fixés par la présente directive. Il conviendrait aussi d'envisager, pour chaque État membre, des objectifs contraignants minimaux pour les bornes de recharge, ainsi que le financement direct d'infrastructures et de points de recharge pour les véhicules électriques et les stations de ravitaillement en hydrogène des véhicules, lorsqu'ils ne sont pas en soi commercialement rentables. À cette fin, il pourrait être utile de mobiliser les instruments de financement tels que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui favorise le développement de réseaux transeuropéens hautement performants, durables et interconnectés de manière efficace dans le domaine des transports, le Fonds européen pour les investissements stratégiques ou le mécanisme pour des transports plus propres qui soutient le déploiement de véhicules de transport plus propres et les besoins en infrastructures qui en découlent. Les plateformes de conseil devraient jouer un rôle clé dans cette transition en facilitant et en encourageant les investissements et en soutenant les capacités institutionnelles.*

Amendement 24

Proposition de directive Considérant 16 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 ter) *Pour maximiser l'incidence des investissements, la mobilité et l'aménagement urbain devraient être mieux coordonnés, par exemple au moyen*

de plans de mobilité urbaine durable (PMUD). Il s'agit de plans qui sont élaborés dans des domaines d'action donnés et en coopération avec différents échelons de gouvernance et qui combinent divers modes de transport, la sécurité routière, l'acheminement de fret, la gestion de la mobilité et les systèmes de transport intelligent. Il convient d'accorder une grande importance à l'application des PMUD lors du financement des projets de l'Union dans le domaine du transport urbain, y compris lors de la mise en œuvre de la présente directive modifiée. À cet égard, la Commission devrait fournir aux autorités compétentes les conseils et le soutien technique nécessaires à l'élaboration des PMUD, en tenant pleinement compte du principe de subsidiarité.

Amendement 25

Proposition de directive

Considérant 16 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(16 quater) Outre le fait qu'ils stimulent l'utilisation de véhicules propres, les marchés publics favorisent de nouvelles formes de mobilité. Tandis que les véhicules propres vont faire l'objet de mesures d'incitation et entraîner une accélération du déploiement d'infrastructures dans les zones urbaines, la numérisation va optimiser l'efficacité du transport de passagers et de marchandises. La mobilité multimodale et la mobilité partagée, ainsi que les solutions intégrées pour l'achat de billets ont un rôle à jouer dans la transition vers la mobilité en tant que service.

Amendement 26

Proposition de directive Considérant 18 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(18 bis) Pour inciter les autorités publiques à acheter des véhicules propres et les États membres à investir dans le déploiement d'infrastructures pour les carburants de substitution, et pour éviter que ces achats ne se traduisent éventuellement par une augmentation des prix pour les passagers, la politique budgétaire et financière de l'Union pour l'après-2020 devrait soutenir les pouvoirs adjudicateurs. Il faudrait en tenir compte dans le futur cadre financier pluriannuel et la réglementation concernant le financement durable et les institutions financières de l'Union. En outre, les États membres devraient d'élargir les incitations de nature financière et non financière, et envisager des audits environnementaux, afin d'accélérer la pénétration des véhicules propres sur le marché. Ces efforts réduiront les investissements initialement élevés destinés aux modifications des infrastructures et soutiendront la décarbonation des transports

Amendement 27

Proposition de directive Article 1 – alinéa 1 – point 1 Directive 2009/33/CE Titre

Texte proposé par la Commission

«Directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux *d'émissions*».

Amendement

«Directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres *utilisés dans les services publics* à l'appui d'une mobilité à faible taux *d'émissions*».

Amendement 28

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)

Directive 2009/33/CE

Article 1 – alinéa 1

Texte en vigueur

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 CO₂ 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.

Amendement

(1 bis) l'article 1^{er}, paragraphe 1, est remplacé par le texte suivant:

«*La* présente directive oblige les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices ainsi que certains opérateurs à tenir compte, lors de l'achat, **en cas de prise en crédit-bail, de location, de location-vente ou de rénovation** 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 CO₂ 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 *l'Union* dans le domaine de l'environnement, du climat et de l'énergie.»

(<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&qid=1530868809501&from=FR>)

Amendement 29

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 1 ter (nouveau)

Directive 2009/33/CE

Article 2 – paragraphe 1

Texte en vigueur

Les États membres peuvent exempter des prescriptions fixées dans la présente

Amendement

(1 ter) À l'article 2, le paragraphe 1 est remplacé par le texte suivant:

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.

directive les contrats *d'achat, de prise en crédit-bail, de location, de location-achat ou de rénovation* 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.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&from=FR>

Amendement 30

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 2009/33/CE

Article 3 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

La présente directive s'applique aux contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-achat de véhicules de transport routier conclus:

Amendement

La présente directive s'applique aux **nouveaux** contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-achat **et de rénovation** de véhicules de transport routier **utilisés dans les services publics qui sont conclus après l'entrée en vigueur de la présente directive:**

Amendement 31

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 2

Directive 2009/33/CE

Article 3 – paragraphe 1 – point c a (new)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) les institutions, organes et organismes de l'Union;

Amendement 32

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 2009/33/CE
Article 1 – alinéa 1 – point 4 – sous-point a

Texte proposé par la Commission

a) un véhicule de catégorie M1 ou **M2 dont les** émissions maximales à l'échappement *exprimées en* g 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 visées dans le tableau 2 de l'annexe, **ou**

Amendement

a) un véhicule **à émissions faibles ou nulles**, de catégorie **L, M1, M2** ou **N1, fonctionnant avec des carburants au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, et ayant des** émissions maximales à l'échappement **de 50** g de CO₂/km et **des** émissions de polluants en conditions de conduite réelles en deçà **d'un** pourcentage des limites d'émission applicables visées dans le tableau 2 de l'annexe;

Amendement 33

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 2009/33/CE

Article 4 – alinéa 1 – point 4 – sous-point b

Texte proposé par la Commission

b) **un véhicule de catégorie N1 dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g 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 visées dans le tableau 2 de l'annexe, ou**

Amendement

supprimé

Amendement 34

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 2009/33/CE

Article 4 – alinéa 1 – point 4 – sous-point c

Texte proposé par la Commission

c) un véhicule de catégorie M3, N2 ou N3 défini dans le tableau 3 de l'annexe.

Amendement

c) un véhicule à émissions faibles ou nulles de catégorie M3, N2 ou N3 (véhicule utilitaire lourd), tel que défini dans le tableau 3 de l'annexe.

Amendement 35

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 2009/33/CE

Article 4 – alinéa 1 – point 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. *«batterie durable», une batterie dont l'intégralité de la chaîne de valeur est prise en considération et dont le produit final est apte à être réutilisé et/ou recyclé.*

La Commission est habilitée à adopter un acte délégué au plus tard le ... [18 mois après l'entrée en vigueur de la présente directive], contenant une définition plus précise fondée sur une évaluation des émissions de CO₂ en tenant compte de l'intégralité de la chaîne, à savoir l'ensemble du cycle de vie de la batterie, dont le cycle de vie des émissions de carbone au cours du processus de production et l'empreinte carbone de la batterie en fin de vie.

Amendement 36

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 2009/33/CE

Article 4 – alinéa 1 – point 4 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 ter. *«véhicule à cycle de vie durable», un véhicule dont la fabrication génère nettement moins d'émissions que les types*

de véhicules comparables, et dont la conception permet une fin de vie plus durable, notamment grâce au potentiel de réutilisation et de recyclage de ses composants. La Commission est habilitée à adopter un acte délégué, au plus tard le [18 mois après l'entrée en vigueur], pour préciser la définition.

Amendement 37

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 2009/33/CE

Article 4 – alinéa 1 – point 4 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 quater. «véhicule rénové aux normes d'un véhicule propre», un véhicule dont le moteur a été entièrement ou partiellement modifié avec des technologies de réduction de la pollution et/ou d'économie de carburant, mis aux normes d'un véhicule propre au sens du paragraphe 4 grâce à l'installation de diverses technologies complémentaires de contrôle des émissions.

Amendement 38

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 2009/33/CE

Article 4 – alinéa 1 – point 4 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 quinquies. «bus à émissions nulles», un véhicule de catégorie M fonctionnant avec des carburants au sens de l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs qui ne génère pas d'émissions locales ou directes de CO₂ ou d'autres polluants, sauf en cas

d'émissions négligeables.

Amendement 39

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 2009/33/CE

Article 5 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres veillent à ce que l'achat, la prise en crédit-bail, la location ou la location-vente de véhicules de transport routier ainsi que les contrats de service public portant sur le transport public de passagers par route et par chemin de fer et les contrats de service public visés à l'article 3 de la présente directive répondent aux objectifs minimaux en matière de marchés publics visés dans le tableau 4 de l'annexe pour les véhicules utilitaires légers et dans le tableau 5 de l'annexe pour les véhicules utilitaires lourds.

Amendement

1. Les États membres veillent à ce que l'achat, la prise en crédit-bail, la location ou la location-vente, ***ou la rénovation selon la norme du véhicule à faibles émissions et à émissions nulles*** de véhicules de transport routier ***utilisés dans les transports publics***, ainsi que les contrats de service public portant sur le transport public de passagers par route et par chemin de fer et les contrats de service public visés à l'article 3 de la présente directive répondent aux objectifs minimaux en matière de marchés publics visés dans le tableau 4 de l'annexe pour les véhicules utilitaires légers et dans le tableau 5 de l'annexe pour les véhicules utilitaires lourds ***et prévoient des dispositions contractuelles garantissant l'utilisation effective de carburants de substitution. Les États membres garantissent que le coût de mise en conformité avec les objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés par la présente directive n'est pas supporté par les autorités locales, et que des ressources financières suffisantes sont mises à la disposition des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices.***

Amendement 40

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 2009/33/CE

Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)

1 bis. Les États membres proposent des financements complémentaires en vue de l'achat de véhicules non concernés par les règles en matière d'aides d'État.

Amendement 41

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 2009/33/CE

Article 5 – paragraphe 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 ter. Pour atteindre les objectifs en matière de marchés publics, les entités adjudicatrices se fondent, pour attribuer les marchés, sur l'offre économiquement la plus avantageuse au sens de l'article 82 de la directive 2014/25/UE. Il convient de définir le cahier des charges en tenant compte non seulement du coût total de la propriété, mais aussi des autres caractéristiques des véhicules, comme l'accessibilité, l'insertion dans le paysage urbain, les niveaux de bruit, l'efficacité énergétique, la recyclabilité des batteries et des composants du véhicule.

Amendement 42

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5

Directive 2009/33/CE

Article 5 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les *autorités des* États membres peuvent *imposer* des *exigences minimales* plus *strictes* que *celles visées dans l'annexe de la présente directive*.

2. Les *autorités des* États membres peuvent *imposer* des *exigences minimales* plus *strictes* que *celles visées dans l'annexe de la présente directive*. *Les autorités des États membres peuvent également imposer des exigences moins strictes si cela se justifie compte tenu de*

circonstances nationales ou régionales, telles que les distances et les conditions climatiques et topologiques, ou de la capacité à atteindre les mêmes résultats environnementaux avec d'autres solutions dont il est prouvé qu'elles ont un meilleur rapport coût-efficacité.

Amendement 43

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 5 bis (nouveau)

Directive 2009/33/CE

Article 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) L'article suivant est inséré:

«Article 5 bis

Plan d'action relatif aux carburants de substitution à des fins de transport public

1. Au plus tard le 31 décembre 2020, la Commission européenne présente au Parlement européen et au Conseil un plan d'action visant à accélérer l'installation d'infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les véhicules utilitaires lourds détenus par des entreprises de transport dans leurs propres dépôts et zones de maintenance ainsi que dans l'espace public.

2. Ce plan d'action comprend des informations sur les instruments de financement de l'Union disponibles et définit clairement les procédures et les modalités de ce soutien, y compris au regard des règles européennes existantes en matière d'aides d'État.

3. Le rapport contient également une évaluation sur les modalités de révision des instruments de financement européens en vue d'accorder en priorité aux entreprises de transport public de toutes tailles des financements destinés au

Amendement 44

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a

Directive 2009/33/CE

Article 1 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Tous les trois ans à partir du 1er janvier 2027, à la suite des rapports transmis par les États membres, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive et sur les mesures prises par chaque État membre pour en assurer la mise en œuvre effective.

Amendement

1. Tous les trois ans à partir du 1er janvier 2027, à la suite des rapports transmis par les États membres, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'application de la présente directive et sur les mesures prises par chaque État membre pour en assurer la mise en œuvre effective. ***Ce rapport est intégré à l'évaluation globale des politiques de l'Union en matière de transport, d'environnement, de climat et d'énergie. D'ici le 1er janvier 2024, la Commission soumet un rapport intermédiaire sur les mesures prises pour mettre en œuvre la présente directive, à la suite des rapports transmis par les États membres.***

Amendement 45

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a bis (nouveau)

Directive 2009/33/CE

Article 10 – paragraphe 2

Texte en vigueur

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,

Amendement

a bis) le paragraphe 2 est remplacé par le texte suivant:

«2. Ces rapports évaluent les effets de la présente directive, notamment ***de l'article 5, concernant la promotion et la stimulation du marché des véhicules***

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.

propres et économes en énergie, 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 *énumérés à l'article 4, alinéa 1, point 4*, les nombres absolu et relatif de véhicules *faisant l'objet d'un achat, d'une prise en crédit-bail, d'une location ou d'une location-vente, ou d'une rénovation* 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 *objectifs minimaux visés* à l'article 5 sur le marché *de l'ensemble de l'Union et de chacun des États membres. La Commission évalue également les effets de la présente directive sur l'industrie européenne*. La Commission évalue si d'autres mesures sont nécessaires et y inscrit des propositions, le cas échéant.»

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&qid=1530868809501&from=FR>

Amendement 46

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a ter (nouveau)

Directive 2009/33/CE

Article 10 – paragraphe 3

Texte en vigueur

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

Amendement

a ter) le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:

"3. À la date du premier rapport au plus tard, la Commission examine *le respect par les États membres des objectifs minimaux visés* à l'article 5, présente une évaluation de la méthodologie *utilisée pour définir*

adaptations appropriées.

ces objectifs et propose, au besoin, les adaptations appropriées *de la méthodologie ou des objectifs.*».

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&qid=1530868809501&from=FR>

Amendement 47

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b

Directive 2009/33/CE

Article 10 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Au plus tard le 1^{er} janvier 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. Au plus tard le 1^{er} janvier 2023, les États membres soumettent à la Commission un rapport intermédiaire. Ce rapport contient des informations sur les mesures prises pour mettre en œuvre la présente directive, notamment sur le nombre et les catégories de véhicules ayant fait l'objet de marchés publics de la part d'autorités ou d'entités, sur le dialogue mené entre les différents niveaux de gouvernance, sur les intentions des États membres en ce qui concerne la présentation des rapports visés ci-dessus, ainsi que toute *autre information utile*. Il convient que les informations suivent les catégories prévues par le règlement n° 2195/2002 relatif au vocabulaire commun pour les marchés (CPV)³¹ telles qu'elles figurent dans l'annexe.

Amendement

4. Au plus tard le 1^{er} janvier 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. Au plus tard le 1^{er} janvier 2023, les États membres soumettent à la Commission un rapport intermédiaire. Ce rapport contient des informations sur les mesures prises pour mettre en œuvre la présente directive, notamment sur le nombre et les catégories de véhicules ayant fait l'objet de marchés publics de la part d'autorités ou d'entités, sur le dialogue mené entre les différents niveaux de gouvernance, sur les intentions des États membres en ce qui concerne la présentation des rapports visés ci-dessus, ainsi que toute *information concernant les instruments financiers déjà disponibles ou en cours d'élaboration ainsi que les stratégies des États membres visant à encourager le déploiement d'infrastructures pour carburants de substitution, en particulier pour les réseaux de transport public*. Il convient que les informations suivent les catégories prévues par le règlement n° 2195/2002 relatif au vocabulaire commun pour les marchés (CPV)³¹ telles qu'elles figurent dans l'annexe.

Amendement 48

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b

Directive 2009/33/CE

Article 10 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Une fois que la Commission a établi une méthodologie pour l'enregistrement des émissions «du puits à la roue», de sorte que l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement en carburant de la phase d'extraction à l'échappement soit couvert, elle devrait réviser les objectifs minimaux visés à l'article 5 et les adapter en conséquence.

<https://eur-lex.europa.eu/legal-content/FR/TXT/PDF/?uri=CELEX:32009L0033&qid=1530868809501&from=FR>

Amendement 49

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b

Directive 2009/33/CE

Article 10 – paragraphe 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. La Commission fournit des informations aux États membres sur les différents fonds de l'Union qui peuvent être utilisés aux fins de la présente directive, à savoir le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, qui soutient le développement de réseaux transeuropéens hautement performants, durables et efficacement interconnectés dans les domaines des transports, le Fonds européen pour les investissements stratégiques ou le mécanisme européen pour des transports propres qui favorise le déploiement de véhicules de transport plus

propres et les besoins en infrastructures qui y sont liés.

Amendement 50

Proposition de directive

Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b

Directive 2009/33/CE

Article 10 – paragraphe 5 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 ter. Les plateformes de conseil jouent un rôle clé dans cette transition en facilitant et en encourageant l'investissement et le soutien aux capacités institutionnelles. La Commission renforce dès lors considérablement le rôle et la capacité de la plateforme européenne de conseil en investissement, notamment au moyen d'une présence locale et d'une prise d'initiatives dans la préparation de projets.

Amendement 51

Proposition de directive

Annexe 1

Directive 2009/33/CE

Annexe – tableau 1

Texte proposé par la Commission

Tableau 1 Codes du vocabulaire commun pour les marchés publics visés à l'article 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
60172000-3	Location d'autobus et d'autocars avec chauffeur
90511000-2	Services de collecte des ordures

60160000-7	Transport routier postal
60161000-4	Services de transport de colis

Amendement

Tableau 1 Codes du vocabulaire commun pour les marchés publics visés à l'article 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
60172000-3	Location d'autobus et d'autocars avec chauffeur
90511000-2	Services de collecte des ordures
60160000-7	Transport routier postal
60161000-4	Services de transport de colis
64121100-1	<i>Services de distribution de courrier</i>
64121200-2	<i>Services de livraison de colis</i>
60120000-5	<i>Services de taxi</i>
60170000-0	<i>Location de véhicules de transport de personnes avec chauffeur</i>
60171000-7	<i>Location de voitures particulières avec chauffeur</i>
60181000-0	<i>Location de camions avec chauffeur</i>
60180000-3	<i>Location de véhicules de transport de marchandises avec chauffeur</i>
90511100-3	<i>Services de collecte de déchets solides urbains</i>
90511200-4	<i>Services de collecte des ordures ménagères</i>
90511300-5	<i>Services de collecte des déchets sauvages</i>
90511400-6	<i>Services de collecte du papier</i>

Amendement 52

Proposition de directive

Annexe 1

Directive 2009/33/CE

Annexe – tableau 2

Texte proposé par la Commission

Tableau 2: Seuils d'émissions pour les véhicules utilitaires légers

Catégories de véhicules	2025		2030	
	CO ₂ g/km	Émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles* en pourcentage des limites d'émission*	CO ₂ g/km	Émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles* en pourcentage des limites d'émission
Véhicules de catégorie M1	25	80 %	0	n.d.
Véhicules de catégorie M2	25	80 %	0	n.d.
Véhicules de catégorie N1	40	80 %	0	n.d.

* Émissions de particules ultrafines en conditions de conduite réelles en #/km (nombre de particules) d'oxydes d'azote en mg/km (NOx), mesurées conformément à la version applicable de l'annexe IIIA du règlement (UE) 2017/1151.

** Limite d'émission applicable figurant à l'annexe I du règlement (CE) no 715/2007 ou dans ses versions ultérieures.

Amendement

Tableau 2: Seuils d'émissions pour les véhicules utilitaires légers

Catégories de véhicules	2025		2030	
	CO ₂ g/km	Émissions de polluants	CO ₂ g/km	Émissions de polluants

		atmosphériques en conditions de conduite réelles* en pourcentage des limites d'émission**		atmosphériques en conditions de conduite réelles* en pourcentage des limites d'émission
Véhicules de catégorie L	25	80 %	0	n.d.
Véhicules de catégorie M1	25	80 %	0	n.d.
Véhicules de catégorie M2	25	80 %	0	n.d.
Véhicules de catégorie N1	40	80 %	0	n.d.

* Émissions de particules ultrafines en conditions de conduite réelles en #/km (nombre de particules) d'oxydes d'azote en mg/km (NOx), mesurées conformément à la version applicable de l'annexe IIIA du règlement (UE) 2017/1151.

** Limite d'émission applicable figurant à l'annexe I du règlement (CE) no 715/2007 ou dans ses versions ultérieures.

Amendement 53

Proposition de directive

Annexe 1

Directive 2009/33/CE

Annexe – tableau 3

Texte proposé par la Commission

Tableau 3: Exigences en matière de carburants de substitution pour les véhicules utilitaires lourds

Catégories de véhicules

Véhicules de catégories M3, N2, N3

Carburants de substitution

L'électricité*, l'hydrogène, le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme

gazeuse [gaz naturel comprimé (GNC)] et sous forme liquéfiée [gaz naturel liquéfié (GNL)]

** Pour approvisionner un véhicule tel que défini à l'article 2, paragraphe 2, de la directive 2014/94/UE, à condition que l'électricité soit utilisée pour une part importante de l'utilisation du véhicule.*

Amendement

Tableau 3: Exigences en matière de carburants de substitution pour les véhicules utilitaires lourds

Catégories de véhicules	Carburants de substitution
Véhicules de catégories M3, N2, N3	<i>Tels que définis à l'article 2, point 1, de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs;</i>

Amendement 54

Proposition de directive

Annexe 1

Directive 2009/33/CE

Annexe – tableau 4

Texte proposé par la Commission

Tableau 4: Objectif minimal concernant la part de véhicules utilitaires légers conformément au tableau 2 dans le total des marchés publics relatifs aux véhicules utilitaires légers au niveau des États membres*

État membre	2025	2030
Luxembourg	35 %	35 %
Suède	35 %	35 %
Danemark	34 %	34 %
Finlande	35 %	35 %
Allemagne	35 %	35 %
France	34 %	34 %
Royaume-Uni	35 %	35 %
Pays-Bas	35 %	35 %

Autriche	35 %	35 %
Belgique	35 %	35 %
Italie	35 %	35 %
Irlande	35 %	35 %
Espagne	33 %	33 %
Chypre	29 %	29 %
Malte	35 %	35 %
Portugal	27 %	27 %
Grèce	23 %	23 %
Slovénie	20 %	20 %
République tchèque	27 %	27 %
Estonie	21 %	21 %
Slovaquie	20 %	20 %
Lituanie	19 %	19 %
Pologne	20 %	20 %
Croatie	17 %	17 %
Hongrie	21 %	21 %
Lettonie	20 %	20 %
Roumanie	17 %	17 %
Bulgarie	16 %	16 %

**** Les véhicules à émissions nulles à l'échappement sont comptés comme 1 véhicule contribuant au respect de l'obligation. Tous les autres véhicules qui répondent aux exigences du tableau 2 de la présente annexe sont comptés comme 0,5 véhicule contribuant au respect de l'obligation.***

Amendement

Tableau 4: Objectif minimal concernant la part de véhicules utilitaires légers conformément au tableau 2 dans le total des marchés publics relatifs aux véhicules utilitaires légers au niveau des États membres*

État membre	2025	2030
Luxembourg	35 %	35 %
Suède	35 %	35 %
Danemark	34 %	34 %
Finlande	35 %	35 %
Allemagne	35 %	35 %

France	34 %	34 %
Royaume-Uni	35 %	35 %
Pays-Bas	35 %	35 %
Autriche	35 %	35 %
Belgique	35 %	35 %
Italie	35 %	35 %
Irlande	35 %	35 %
Espagne	33 %	33 %
Chypre	29 %	29 %
Malte	35 %	35 %
Portugal	27 %	27 %
Grèce	23 %	23 %
Slovénie	20 %	20 %
République tchèque	27 %	27 %
Estonie	21 %	21 %
Slovaquie	20 %	20 %
Lituanie	19 %	19 %
Pologne	20 %	20 %
Croatie	17 %	17 %
Hongrie	21 %	21 %
Lettonie	20 %	20 %
Roumanie	17 %	17 %
Bulgarie	16 %	16 %

**** Les valeurs propres à chaque pays peuvent être adaptées séparément, conformément à l'article 10, paragraphe 3, dans des cas dûment justifiés pour prendre en considération des changements de circonstances vérifiables qui ont une incidence sur la capacité de l'État membre concerné à respecter les objectifs concernés, y compris lorsqu'un État membre demande à revoir cet objectif à la hausse;***

Amendement 55

Proposition de directive

Annexe 1

Directive 2009/33/CE

Annexe – tableau 5

Texte proposé par la Commission

Tableau 5: Objectif minimal concernant la part de véhicules utilitaires lourds conformément au tableau 3 dans le total des marchés publics relatifs aux véhicules utilitaires lourds au niveau des États membres*

État membre	Camions		Bus	
	2025	2030	2025	2030
Luxembourg	10 %	15 %	50 %	75 %
Suède	10 %	15 %	50 %	75 %
Danemark	10 %	15 %	50 %	75 %
Finlande	9 %	15 %	46 %	69 %
Allemagne	10 %	15 %	50 %	75 %
France	10 %	15 %	48 %	71 %
Royaume-Uni	10 %	15 %	50 %	75 %
Pays-Bas	10 %	15 %	50 %	75 %
Autriche	10 %	15 %	50 %	75 %
Belgique	10 %	15 %	50 %	75 %
Italie	10 %	15 %	50 %	75 %
Irlande	10 %	15 %	50 %	75 %
Espagne	10 %	14 %	50 %	75 %
Chypre	10 %	13 %	50 %	75 %
Malte	10 %	15 %	50 %	75 %
Portugal	8 %	12 %	40 %	61 %
Grèce	8 %	10 %	38 %	57 %
Slovénie	7 %	9 %	33 %	50 %
République tchèque	9 %	11 %	46 %	70 %
Estonie	7 %	9 %	36 %	53 %
Slovaquie	8 %	9 %	39 %	58 %
Lituanie	9 %	8 %	47 %	70 %

Pologne	7 %	9 %	37 %	56 %
Croatie	6 %	7 %	32 %	48 %
Hongrie	8 %	9 %	42 %	63 %
Lettonie	8 %	9 %	40 %	60 %
Roumanie	6 %	7 %	29 %	43 %
Bulgarie	8 %	7 %	39 %	58 %

**** Les véhicules à émissions nulles à l'échappement ou les véhicules utilisant du gaz naturel, à condition qu'ils fonctionnent entièrement au biométhane, ce qui devrait être démontré par un contrat de fourniture de biométhane ou d'autres moyens d'accéder à du biométhane, sont comptés comme 1 véhicule contribuant au respect de l'obligation. Ce comptage n'est pas appliqué lorsque les États membres prévoient une obligation minimale d'achats de plus de 50 % du volume total des marchés publics, le seuil étant fixé à 50 %. Tous les autres véhicules qui répondent aux exigences du tableau 2 de la présente annexe sont comptés comme 0,5 véhicule contribuant au respect de l'obligation.***

Amendement

Tableau 5 – Objectif minimal concernant la part de véhicules utilitaires lourds, conformément à l'article 4, point 4, point b), dans le total des marchés publics relatifs aux véhicules utilitaires lourds au niveau des États membres*

État membre	Camions		Bus**	
	2025	2030	2025	2030
Luxembourg	10 %	15 %	50 %	75 %
Suède	10 %	15 %	50 %	75 %
Danemark	10 %	15 %	50 %	75 %
Finlande	9 %	15 %	46 %	69 %
Allemagne	10 %	15 %	50 %	75 %
France	10 %	15 %	48 %	71 %
Royaume-Uni	10 %	15 %	50 %	75 %
Pays-Bas	10 %	15 %	50 %	75 %
Autriche	10 %	15 %	50 %	75 %
Belgique	10 %	15 %	50 %	75 %
Italie	10 %	15 %	50 %	75 %
Irlande	10 %	15 %	50 %	75 %
Espagne	10 %	14 %	50 %	75 %
Chypre	10 %	13 %	50 %	75 %
Malte	10 %	15 %	50 %	75 %

Portugal	8 %	12 %	40 %	61 %
Grèce	8 %	10 %	38 %	57 %
Slovénie	7 %	9 %	33 %	50 %
République tchèque	9 %	11 %	46 %	70 %
Estonie	7 %	9 %	36 %	53 %
Slovaquie	8 %	9 %	39 %	58 %
Lituanie	9 %	8 %	47 %	70 %
Pologne	7 %	9 %	37 %	56 %
Croatie	6 %	7 %	32 %	48 %
Hongrie	8 %	9 %	42 %	63 %
Lettonie	8 %	9 %	40 %	60 %
Roumanie	6 %	7 %	29 %	43 %
Bulgarie	8 %	7 %	39 %	58 %

** Les valeurs propres à chaque pays peuvent être adaptées séparément, conformément à l'article 10, paragraphe 3, dans des cas dûment justifiés pour prendre en considération des changements de circonstances vérifiables qui ont une incidence sur la capacité de l'État membre concerné à respecter les objectifs concernés, y compris lorsqu'un État membre demande à revoir cet objectif à la hausse;*

*** D'ici 2030, cet objectif concernant la part des autobus à émissions nulles dans les marchés publics est d'au moins 50 %.*

PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

Titre	Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie
Références	COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD)
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	ENVI 29.11.2017
Avis émis par Date de l'annonce en séance	TRAN 29.11.2017
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Andor Deli 22.1.2018
Examen en commission	9.7.2018
Date de l'adoption	10.7.2018
Résultat du vote final	+: 29 -: 5 0: 3
Membres présents au moment du vote final	Daniela Aiuto, Lucy Anderson, Marie-Christine Arnautu, Georges Bach, Izaskun Bilbao Barandica, Deirdre Clune, Michael Cramer, Luis de Grandes Pascual, Andor Deli, Karima Delli, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Jacqueline Foster, Dieter-Lebrecht Koch, Merja Kyllönen, Miltiadis Kyrkos, Peter Lundgren, Marian-Jean Marinescu, Georg Mayer, Gesine Meissner, Markus Pieper, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Dominique Riquet, Claudia Schmidt, Peter van Dalen, Wim van de Camp, Marie-Pierre Vieu, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Janusz Zemke, Roberts Zīle, Kosma Złotowski, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska
Suppléants présents au moment du vote final	Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Werner Kuhn
Suppléants (art. 200, par. 2) présents au moment du vote final	Anna Hedh

**VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL
EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS**

29	+
ALDE	Izaskun Bilbao Barandica, Gesine Meissner, Dominique Riquet
ERC	Jacqueline Foster, Roberts Zile, Kosma Zlotowski, Peter van Dalen
PPE	Georges Bach, Deirdre Clune, Andor Deli, Dieter-Lebrecht Koch, Werner Kuhn, Elżbieta Katarzyna Łukacijewska, Marian-Jean Marinescu, Markus Pieper, Claudia Schmidt, Elissavet Vozemberg-Vrionidi, Luis de Grandes Pascual, Wim van de Camp
S&D	Lucy Anderson, Isabella De Monte, Ismail Ertug, Maria Grapini, Karoline Graswander-Hainz, Anna Hedh, Miltiadis Kyrkos, Gabriele Preuß, Christine Revault d'Allonnes Bonnefoy, Janusz Zemke

5	-
ECR	Peter Lundgren
GUE/NGL	Merja Kyllönen, Marie-Pierre Vieu
VERTS/ALE	Michael Cramer, Karima Delli,

3	0
EFDD	Daniela Aiuto
ENF	Marie-Christine Arnautu, Georg Mayer

Corrections to vote	
+	
-	
0	

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention