



**2017/0291(COD)**

7.6.2018

# **AMENDEMENTS**

## **32 - 288**

**Projet de rapport**  
**Andrzej Grzyb**  
(PE620.815v01-00)

Promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie

Proposition de directive  
(COM(2017)0653 – C8-0393/2017 – 2017/0291(COD))



**Amendement 32**  
**Luke Ming Flanagan**

**Proposition de directive**  
**Considérant 1**

*Texte proposé par la Commission*

(1) *L'Union est déterminée à instaurer un système énergétique durable, sûr, concurrentiel et décarboné<sup>3</sup>. L'union de l'énergie et le cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030<sup>4</sup> 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.*

---

<sup>3</sup> Conclusions du Conseil européen du 24 octobre 2014.

<sup>4</sup> 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*

(1) *La politique de mondialisation effrénée que mène l'Union, comme en atteste en partie sa détermination à conclure de grands accords commerciaux sans restriction, va à l'encontre de son engagement en faveur d'un système énergétique durable, sûr, concurrentiel et décarboné<sup>3</sup>. Si l'union de l'énergie et le cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030<sup>4</sup> 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, ces objectifs sont en partie compromis compte tenu de l'augmentation du transport routier qui découle de ces grands accords commerciaux.*

---

<sup>3</sup> Conclusions du Conseil européen du 24 octobre 2014.

<sup>4</sup> 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].

Or. en

**Amendement 33**  
**Mireille D'Ornano**

**Proposition de directive**  
**Considérant 1**

*Texte proposé par la Commission*

(1) L'Union est déterminée à instaurer un système énergétique durable, sûr, concurrentiel et décarboné<sup>19</sup>. L'union de l'énergie et le cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030<sup>20</sup> 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.

---

<sup>19</sup> Conclusions du Conseil européen du 24 octobre 2014.

<sup>20</sup> 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*

(1) L'Union est déterminée à instaurer un système énergétique durable, sûr, concurrentiel et décarboné<sup>19</sup>. L'union de l'énergie et le cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030<sup>20</sup> 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.  
***Elle est également consciente du retard pris en la matière et des résultats décevants enregistrés dans la plupart des Etats membres s'agissant du recours aux énergies décarbonées.***

---

<sup>19</sup> Conclusions du Conseil européen du 24 octobre 2014.

<sup>20</sup> 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].

Or. fr

**Amendement 34**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Proposition de directive**  
**Considérant 1**

*Texte proposé par la Commission*

(1) L'Union est déterminée à instaurer

*Amendement*

(1) L'Union est déterminée à instaurer

un système énergétique durable, sûr, concurrentiel et décarboné<sup>3</sup>. L'union de l'énergie et le cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030<sup>4</sup> 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.

---

<sup>3</sup> Conclusions du Conseil européen du 24 octobre 2014.

<sup>4</sup> 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].

un système énergétique durable, sûr, concurrentiel et décarboné<sup>3</sup>. L'union de l'énergie et le cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030<sup>4</sup> 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.

---

<sup>3</sup> Conclusions du Conseil européen du 24 octobre 2014.

<sup>4</sup> 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].

Or. en

## **Amendement 35**

### **Claude Turmes**

#### **Proposition de directive**

#### **Considérant 1**

##### *Texte proposé par la Commission*

(1) L'Union est déterminée à instaurer un système énergétique durable, sûr, concurrentiel et décarboné<sup>3</sup>. L'union de l'énergie et le cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030<sup>4</sup> 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 %

##### *Amendement*

(1) L'Union est déterminée à instaurer un système énergétique durable, sûr, concurrentiel et décarboné<sup>3</sup>. L'union de l'énergie et le cadre d'action en matière de climat et d'énergie pour la période comprise entre 2020 et 2030<sup>4</sup> 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.

---

<sup>3</sup> Conclusions du Conseil européen du 24 octobre 2014.

<sup>4</sup> 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].

et améliorer la sécurité énergétique, la compétitivité et la durabilité de l'Union.

---

<sup>3</sup> Conclusions du Conseil européen du 24 octobre 2014.

<sup>4</sup> 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].

Or. en

## **Amendement 36** **Claude Turmes**

### **Proposition de directive** **Considérant 2**

#### *Texte proposé par la Commission*

(2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>5</sup>, la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (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**.

#### *Amendement*

(2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>5</sup>, la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21e Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations unies sur les changements climatiques (COP21) qui s'est tenue à Paris en 2015, la décarbonation du secteur des transports devait être accélérée et que, partant, les émissions **nettes** de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques en provenance des transports devraient **être nulles** d'ici au milieu du siècle **au plus tard**. En outre, il importe de réduire sensiblement et sans délai les émissions de polluants atmosphériques nocifs pour la santé provenant des transports. **Par conséquent, à partir de 2035 au plus tard, seuls les véhicules à très faibles émissions devraient pouvoir être commercialisés. Toutefois, les émissions de gaz à effet de serre du secteur des transports représentent déjà un quart des émissions de CO<sub>2</sub> de l'Union et continuent à**

*augmenter. Entre 1990 et 2016, les émissions de ce secteur à l'échelle de l'UE-28 ont augmenté de 25 % par rapport à 1990. Une nouvelle augmentation de 2 % entre 2015 et 2016, selon des estimations de l'Agence européenne de l'environnement, rend d'autant plus impérative la nécessité de réduire sensiblement les émissions de gaz à effet de serre, afin de respecter l'accord de Paris, et de mettre en œuvre des politiques et des mesures plus ambitieuses, parmi lesquelles le recours aux marchés publics axés sur les véhicules à très faibles émissions.*

---

<sup>5</sup> COM( 2016) 501 final.

---

<sup>5</sup> COM( 2016) 501 final.

Or. en

### **Amendement 37**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **Proposition de directive**

#### **Considérant 2**

##### *Texte proposé par la Commission*

(2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>5</sup>, la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21<sup>e</sup> 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*

##### *Amendement*

(2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>5</sup>, la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21<sup>e</sup> 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

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*.

---

<sup>5</sup> COM( 2016) 501 final.

***l'environnement et pour notre** 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 **à très faibles émissions**. En outre, afin de respecter ses engagements au titre de l'accord de Paris et de garantir une réelle contribution du secteur des transports à la décarbonation de la société, l'Union devrait veiller à ce qu'il soit mis fin sans délai aux marchés publics pour les véhicules fonctionnant aux carburants fossiles.*

---

<sup>5</sup> COM( 2016) 501 final.

Or. en

### **Amendement 38** **Gabriele Preuß**

#### **Proposition de directive** **Considérant 2**

##### *Texte proposé par la Commission*

(2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>5</sup>, la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21<sup>e</sup> 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

##### *Amendement*

(2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>5</sup>, la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21<sup>e</sup> 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.

---

<sup>5</sup> COM( 2016) 501 final.

objectifs peuvent être atteints par une panoplie d'initiatives, parmi lesquelles *des mesures favorisant le transfert modal vers les transports publics et* le recours aux marchés publics axés sur les véhicules propres.

---

<sup>5</sup> COM( 2016) 501 final.

Or. en

### **Amendement 39** **Renate Sommer**

#### **Proposition de directive** **Considérant 2**

##### *Texte proposé par la Commission*

(2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>5</sup>, la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21<sup>e</sup> 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.

##### *Amendement*

(2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>5</sup>, la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21<sup>e</sup> 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 *des mesures favorisant le transfert modal vers les transports publics et* le recours aux marchés publics axés sur les véhicules propres.

**Amendement 40**  
**Mireille D'Ornano**

**Proposition de directive**  
**Considérant 2**

*Texte proposé par la Commission*

(2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>21</sup>, la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21<sup>e</sup> 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.

---

<sup>21</sup> COM(2016) 501 final.

*Amendement*

(2) Dans sa stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions<sup>21</sup>, la Commission a annoncé que, pour satisfaire aux engagements pris par l'Union lors de la 21<sup>e</sup> 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 **fait partie des priorités en matière de stratégies de décarbonation**, 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.

---

<sup>21</sup> COM(2016) 501 final.

**Amendement 41**  
**Mireille D'Ornano**

**Proposition de directive**  
**Considérant 3**

*Texte proposé par la Commission*

(3) Dans sa communication intitulée «L'Europe en mouvement - Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous»<sup>22</sup>, la Commission souligne que l'augmentation de la production et de l'utilisation de véhicules propres, d'infrastructures pour carburants de substitution et de nouveaux services de mobilité exploitant la numérisation et l'automatisation dans l'Union présente de multiples avantages pour la population, les États membres et les entreprises d'Europe. Au nombre de ces avantages figurent une plus grande sécurité et fluidité des déplacements et une moindre exposition aux émissions de polluants nocifs. De plus, comme l'indique le discours sur l'état de l'Union 2017, l'UE a pour objectif de devenir le numéro un mondial en matière de décarbonation.

---

<sup>22</sup> COM(2017) 283 final.

*Amendement*

(3) Dans sa communication intitulée «L'Europe en mouvement - Programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous»<sup>22</sup>, la Commission souligne que l'augmentation de la production et de l'utilisation de véhicules propres, d'infrastructures pour carburants de substitution et de nouveaux services de mobilité exploitant la numérisation et l'automatisation dans l'Union présente de multiples avantages pour la population, les États membres et les entreprises d'Europe. Au nombre de ces avantages figurent une plus grande sécurité et fluidité des déplacements et une moindre exposition aux émissions de polluants nocifs ***dont on sait qu'ils ont un impact significatif sur la qualité de l'air, en particulier dans les métropoles***. De plus, comme l'indique le discours sur l'état de l'Union 2017, l'UE a pour objectif de devenir le numéro un mondial en matière de décarbonation.

---

<sup>22</sup> COM(2017) 283 final.

Or. fr

**Amendement 42**  
**Claude Turmes**

**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

*Amendement*

(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 CO<sub>2</sub> 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.

transports. L'utilisation accrue de véhicules routiers à **très faibles émissions** est de nature à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> et de certains autres polluants (particules, oxydes d'azote et hydrocarbures non méthaniques). **Ces polluants ont été mis en relation avec de nombreuses maladies pulmonaires et plus de 400 000 décès prématurés en Europe, et ils engendrent des dépenses de santé comprises entre 330 milliards et 940 milliards d'euros, soit l'équivalent de 3 % à 9 % du PIB de l'Union. 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, ils convient d'adopter des politiques et des mesures concrètes et ambitieuses, parmi lesquelles le recours aux marchés publics pour l'acquisition de véhicules à très faibles émissions.**

Or. en

### Amendement 43

Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano

#### 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 CO<sub>2</sub> 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, 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 CO<sub>2</sub> et de certains autres polluants (particules, oxydes d'azote et hydrocarbures non méthaniques), **qui contribuent à l'augmentation de nombreuses maladies et sont directement responsables de plus de 400 000 décès prématurés chaque année en Europe, et qui engendrent des**

*dépenses de santé comprises entre 330 milliards et 940 milliards d'euros selon les estimations, soit l'équivalent de 3 à 9 % du PIB de l'Union. Afin de réduire la pollution sonore et de respecter les valeurs limites de polluants atmosphériques, la Commission et les États membres devraient favoriser les marchés publics pour les véhicules à émissions faibles et nulles.*

Or. en

**Amendement 44**  
**Mireille D'Ornano**

**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 CO<sub>2</sub> 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, 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 CO<sub>2</sub> 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. ***Il est cependant important de relever que les véhicules électriques, parmi ces nouvelles technologies innovantes, peuvent d'autant mieux servir la décarbonation du secteur des transports que l'électricité qu'ils utilisent provient elle-même d'énergies décarbonées.***

Or. fr

**Amendement 45**  
**Nicola Caputo, Massimo Paolucci**

**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 CO<sub>2</sub> 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, 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 CO<sub>2</sub> et de certains autres polluants (particules, oxydes d'azote et hydrocarbures non méthaniques) et *permet ainsi d'améliorer la qualité de l'air dans les villes et d'autres zones polluées, tout en favorisant* la croissance de l'industrie européenne sur les marchés mondiaux, qui se tournent de plus en plus vers ce type de véhicules.

Or. it

**Amendement 46**  
**Seb Dance**

**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 CO<sub>2</sub> 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

*Amendement*

(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 *réduira* les émissions de CO<sub>2</sub> et de certains autres polluants (particules, oxydes d'azote et hydrocarbures non méthaniques) et *favorisera* la compétitivité et la croissance de l'industrie européenne sur les marchés mondiaux, qui se tournent de plus en plus

se tournent de plus en plus vers ce type de véhicules.

vers ce type de véhicules.

Or. en

**Amendement 47**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 bis) La progression du taux de pénétration des véhicules à très faibles émissions entraînera également une réduction de la demande de pétrole et, partant, une diminution des coûts d'importation de carburant ainsi qu'une amélioration de la sécurité d'approvisionnement. Le secteur des transports représente deux tiers de la demande finale de pétrole et de produits pétroliers de l'Union, dont 88 % sont importés de régions généralement instables. L'efficacité énergétique et l'utilisation de sources d'énergie renouvelables sont essentielles pour parvenir à une mobilité durable. La transition vers des véhicules électriques intégralement alimentés par de l'électricité produite à partir de sources d'énergie renouvelables nécessite une amélioration sensible de l'efficacité énergétique. Comparativement, les véhicules électriques sont 2,5 fois plus efficaces que des voitures conventionnelles.*

Or. en

**Amendement 48**  
**Seb Dance**

**Proposition de directive**  
**Considérant 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 bis) Selon les estimations, le prix d'un véhicule électrique à batterie arrivera à parité avec celui d'un véhicule à moteur à combustion interne entre 2020 et 2028. En outre, plusieurs équipementiers ont cité des exemples de parité des prix pour certains nouveaux modèles en 2020. Compte tenu des coûts opérationnels inférieurs des véhicules électriques à batterie, la parité du coût total de possession sera atteinte avant la parité du prix d'achat, normalement 2 à 6 ans plus tôt.*

Or. en

**Amendement 49**  
**Francesc Gambús**

**Proposition de directive**  
**Considérant 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 bis) L'Union doit développer davantage de mesures incitatives qui favorisent le développement technologique de batteries recyclables et durables, dont la fabrication devrait tenir compte de la nécessité de réduire au minimum leur empreinte environnementale.*

Or. en

**Amendement 50**  
**Luke Ming Flanagan**

**Proposition de directive**

**Considérant 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(5 bis) Toute proposition de nouveau grand accord commercial aura inévitablement une incidence sur le transport routier et le trafic de poids lourds.***

Or. en

**Amendement 51  
Seb Dance**

**Proposition de directive  
Considérant 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(5 bis) L'achat public de véhicules à très faibles émissions et d'une grande efficacité énergétique peut favoriser le développement des infrastructures requises pour la recharge intelligente des véhicules électriques. L'association des exigences en matière d'électromobilité concernant le prééquipement des emplacements de stationnement et l'installation de points de recharge, conformément à la directive sur la performance énergétique des bâtiments [telle que modifiée par COM(2016)0765], à des exigences concernant l'achat public de véhicules à faibles émissions, est une façon efficace de promouvoir les véhicules électriques tout en permettant de nouvelles évolutions à des coûts moindres à moyen terme et à long terme ainsi qu'en favorisant l'acceptation par les consommateurs.***

Or. en

**Amendement 52**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Proposition de directive**

**Considérant 5 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 bis) L'achat public de véhicules à très faibles émissions peut favoriser le développement des infrastructures requises pour la recharge intelligente des véhicules électriques. L'association des exigences en matière d'électromobilité concernant le prééquipement des emplacements de stationnement et l'installation de points de recharge, conformément à la directive sur la performance énergétique des bâtiments [telle que modifiée par COM(2016)0765], à des exigences concernant l'achat public de véhicules à très faibles émissions, est une façon efficace de promouvoir les véhicules électriques tout en permettant de nouvelles évolutions à des coûts moindres à moyen terme et à long terme ainsi qu'en favorisant l'acceptation par les consommateurs.*

Or. en

**Amendement 53**

**Claude Turmes**

**Proposition de directive**

**Considérant 5 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 ter) L'achat public de véhicules à très faibles émissions et d'une grande efficacité énergétique peut favoriser le développement des infrastructures requises pour la recharge intelligente des véhicules électriques. L'association des exigences en matière d'électromobilité*

*concernant le prééquipement des emplacements de stationnement et l'installation de points de recharge, conformément à la directive sur la performance énergétique des bâtiments [telle que modifiée par COM(2016)0765], à des exigences concernant l'achat public de véhicules à très faibles émissions, est une façon efficace de promouvoir les véhicules électriques tout en permettant de nouvelles évolutions à des coûts moindres à moyen terme et à long terme ainsi qu'en favorisant l'acceptation par les consommateurs.*

Or. en

**Amendement 54**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 5 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 quater) Selon les prévisions de marché, les véhicules à très faibles émissions, 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 possession, 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 d'un véhicule électrique.*

Or. en

**Amendement 55**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 5 quinquies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 quinquies) 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 se taillent la part du lion avec 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 à très faibles émissions et des infrastructures technologiques associées.*

Or. en

**Amendement 56**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 5 sexies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 sexies) 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. 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 de l'Union, 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.*

Or. en

**Amendement 57**  
**Seb Dance**

**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/UE<sup>8</sup> et 2014/25/UE<sup>9</sup> 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.

---

<sup>8</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 65.

*Amendement*

(6) ***Les dépenses publiques consacrées aux travaux, biens et services représentent environ 14 % du PIB de l'Union, soit quelque 1 800 milliards d'euros par an.*** 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/UE<sup>8</sup> et 2014/25/UE<sup>9</sup> 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.

---

<sup>8</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 65.

Or. en

## Amendement 58

Claude Turmes

### 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/UE<sup>8</sup> et 2014/25/UE<sup>9</sup> 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.

---

<sup>8</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 65.

<sup>9</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 243.

##### *Amendement*

(6) ***Le secteur public est le premier consommateur de l'économie à l'heure actuelle; les dépenses publiques en travaux, biens et services représentent environ 14 % du PIB de l'Union, soit quelque 1 800 milliards d'euros par an.*** 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/UE<sup>8</sup> et 2014/25/UE<sup>9</sup> 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.

---

<sup>8</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 65.

<sup>9</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 243.

Or. en

## Amendement 59

Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen

**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/UE<sup>8</sup> et 2014/25/UE<sup>9</sup> 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.

---

<sup>8</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 65.

<sup>9</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 243.

*Amendement*

(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/UE<sup>8</sup> et 2014/25/UE<sup>9</sup> 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. ***Pour atteindre cet objectif, la directive doit fixer des normes claires et transparentes et établir une méthode simple de calcul des objectifs en matière de marchés publics.***

---

<sup>8</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 65.

<sup>9</sup> JO L 94 du 28.3.2014, p. 243.

Or. de

**Amendement 60**  
**Seb Dance**

**Proposition de directive**  
**Considérant 6 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(6 bis) Les États membres devraient être autorisés à charger les gestionnaires de réseaux de distribution de posséder, développer, gérer et exploiter une masse critique minimale de bornes de recharge installées sur la voie publique librement***

*accessibles par tous les fournisseurs d'électricité, afin de garantir une disponibilité suffisante de bornes.*

Or. en

## **Amendement 61**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

### **Proposition de directive**

#### **Considérant 7**

##### *Texte proposé par la Commission*

(7) La directive 2009/33/CE complète la législation horizontale de l'Union dans le domaine des marchés publics et ajoute des critères de durabilité, visant ainsi à stimuler le marché des véhicules de transport routier *propres* et *économiques en énergie*. En 2015, la Commission a réalisé une évaluation ex post de la directive sur les véhicules propres, dont il est ressorti que la directive n'a pas stimulé la pénétration commerciale des véhicules *propres* dans l'Union, notamment en raison de lacunes dans ses dispositions relatives au champ d'application et à l'achat de véhicules. Son incidence sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ainsi que sur la promotion de la compétitivité de l'industrie s'est avérée très faible.

##### *Amendement*

(7) La directive 2009/33/CE complète la législation horizontale de l'Union dans le domaine des marchés publics et ajoute des critères de durabilité, visant ainsi à stimuler le marché des véhicules de transport routier *à très faibles émissions* et *à soutenir le développement des infrastructures associées*. En 2015, la Commission a réalisé une évaluation ex post de la directive sur les véhicules propres, dont il est ressorti que la directive n'a pas stimulé la pénétration commerciale des véhicules *à très faibles émissions* dans l'Union, notamment en raison de lacunes dans ses dispositions relatives au champ d'application et à l'achat de véhicules. Son incidence sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ainsi que sur la promotion de la compétitivité de l'industrie s'est avérée très faible.

Or. en

## **Amendement 62**

**Claude Turmes**

### **Proposition de directive**

#### **Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

(7) La directive 2009/33/CE complète la législation horizontale de l'Union dans le domaine des marchés publics et ajoute des critères de durabilité, visant ainsi à stimuler le marché des véhicules de transport routier **propres** et économes en énergie. En 2015, la Commission a réalisé une évaluation ex post de la directive sur les véhicules propres, dont il est ressorti que la directive n'a pas stimulé la pénétration commerciale des véhicules **propres** dans l'Union, notamment en raison de lacunes dans ses dispositions relatives au champ d'application et à l'achat de véhicules. Son incidence sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ainsi que sur la promotion de la compétitivité de l'industrie s'est avérée très faible.

*Amendement*

(7) La directive 2009/33/CE complète la législation horizontale de l'Union dans le domaine des marchés publics et ajoute des critères de durabilité, visant ainsi à stimuler le marché des véhicules de transport routier **à très faibles émissions** et économes en énergie **ainsi que des infrastructures associées**. En 2015, la Commission a réalisé une évaluation ex post de la directive sur les véhicules propres, dont il est ressorti que la directive n'a pas stimulé la pénétration commerciale des véhicules **à très faibles émissions** dans l'Union, notamment en raison de lacunes dans ses dispositions relatives au champ d'application et à l'achat de véhicules. Son incidence sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ainsi que sur la promotion de la compétitivité de l'industrie s'est avérée très faible.

Or. en

**Amendement 63**  
**Mireille D'Ornano**

**Proposition de directive**  
**Considérant 7**

*Texte proposé par la Commission*

(7) La directive 2009/33/CE complète la législation horizontale de l'Union dans le domaine des marchés publics et ajoute des critères de durabilité, visant ainsi à stimuler le marché des véhicules de transport routier propres et économes en énergie. En 2015, la Commission a réalisé une évaluation ex post de la directive sur les véhicules propres, dont il est ressorti que la directive n'a pas stimulé la pénétration commerciale des véhicules propres dans l'Union, notamment en raison

*Amendement*

(7) La directive 2009/33/CE complète la législation horizontale de l'Union dans le domaine des marchés publics et ajoute des critères de durabilité, visant ainsi à stimuler le marché des véhicules de transport routier propres et économes en énergie. En 2015, la Commission a réalisé une évaluation ex post de la directive sur les véhicules propres, dont il est ressorti que la directive **n'était pas efficace dans la mesure où elle** n'a pas stimulé la pénétration commerciale des véhicules

de lacunes dans ses dispositions relatives au champ d'application et à l'achat de véhicules. Son incidence sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ainsi que sur la promotion de la compétitivité de l'industrie s'est avérée très faible.

propres dans l'Union, notamment en raison de lacunes dans ses dispositions relatives au champ d'application et à l'achat de véhicules. Son incidence sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques ainsi que sur la promotion de la compétitivité de l'industrie s'est avérée très faible.

Or. fr

**Amendement 64**  
**Arne Gericke**

**Proposition de directive**  
**Considérant 8**

*Texte proposé par la Commission*

(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.

*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. ***Néanmoins, l'Union reconnaît la situation financière parfois très tendue de nombreuses municipalités et respecte leur capacité financière dans la mise en œuvre***

**Amendement 65**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 8**

*Texte proposé par la Commission*

(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.

*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 *à très faibles émissions* 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 *à très faibles émissions* 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.

Or. en

**Amendement 66**  
**Karin Kadenbach**

**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 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. ***En outre, les opérateurs qui bénéficient d'aides d'État pour la fourniture de services de transport sont également considérés comme pertinents pour pouvoir envoyer un signal clair au marché, sauf dans les cas où s'applique une des dérogations définies dans la présente directive.***

Or. de

*Justification*

*Lorsqu'il est recouru aux contributions des contribuables pour fournir des services de transport, le champ d'application devrait également recouvrir les opérateurs qui reçoivent des aides d'État pour la fourniture de leurs services de transport.*

**Amendement 67**

**Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen**

**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

*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 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.

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. ***Toutefois, les sanctions en cas de non-respect des seuils ne doivent pas s'appliquer lorsque les seuils ne peuvent pas être respectés en raison de l'absence de véhicules commercialisables et techniquement fiables conformément aux normes européennes, ou lorsque l'offre est excessive.***

Or. de

**Amendement 68**  
**Fredrick Federley, Jan Huitema**

**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 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. ***Toutefois la présente directive ne devrait pas avoir d'effets rétroactifs sur les contrats existants.***

Or. en

**Amendement 69**  
**Karin Kadenbach**

**Proposition de directive**  
**Considérant 9 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(9 bis) À moyen terme, il importe de créer des conditions de concurrence équitables pour les transports publics et pour l'ensemble du secteur afin d'éviter toute discrimination. Du point de vue du droit du travail et de l'environnement, les secteurs ne doivent pas être traités de manière différente en matière de prestation des services de transport. Le marché des autobus interurbains connaît une croissance accrue, ce qui implique une augmentation de la pollution environnementale. Le champ d'application de la directive ne recouvre pas ce mode de transport, mais il devra le recouvrir à moyen terme, dès que le secteur public aura établi et renforcé, grâce à des appels d'offres publics, des marchés de biens et de services innovants en phase avec les signaux envoyés par le marché.*

Or. de

*Justification*

*Les considérants doivent comporter une vision non discriminatoire axée sur l'avenir.*

**Amendement 70**  
**Karin Kadenbach**

**Proposition de directive**  
**Considérant 9 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(9 ter) Étant donné que le secteur public renforcera le marché à court terme par l'application de la directive et l'acquisition*

***de véhicules propres, il convient de créer des conditions-cadres pour l'ensemble du secteur. Au plus tard cinq ans après l'entrée en vigueur de la directive, l'ensemble du secteur devra relever du champ d'application de la présente directive.***

Or. de

### *Justification*

*Dès lors que des signaux de marché clairs et à long terme sont envoyés par le secteur public, qui est particulièrement concerné, l'ensemble du secteur doit donc relever du champ d'application. En conséquence, les conditions de concurrence pour le secteur public, en tant que chef de file, doivent être harmonisées afin que puissent être créées des conditions de concurrence égales pour l'économie sociale et l'économie à but lucratif.*

## **Amendement 71** **Claude Turmes**

### **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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020<sup>10</sup>. ***Les mesures mises en œuvre en vertu de la directive modifiée contribueront au respect des exigences prévues par ces***

*Amendement*

(10) ***La directive modifiée devrait contribuer*** à une 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 ***très faibles émissions*** 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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020<sup>10</sup>. ***La directive modifiée contribuera également au déploiement d'infrastructures pour les carburants de substitution, ainsi qu'à la conformité des véhicules aux exigences des dernières normes d'émissions de***

*normes*. Une approche plus ambitieuse en matière de marchés publics peut exercer un important effet de stimulation supplémentaire sur le marché.

*polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre*. Une approche plus ambitieuse en matière de marchés publics peut exercer un important effet de stimulation supplémentaire sur le marché. ***La comptabilisation des émissions de CO<sub>2</sub> dans le cadre de la présente directive devrait donc reposer sur une démarche globale («du puits aux roues») tenant compte de l'intégralité de la chaîne de valeur, y compris de l'efficacité, et du cycle de vie des émissions de carbone liées au processus de production de carburant. En conséquence, dans le cas des véhicules électriques, lorsqu'ils ne sont pas alimentés par de l'électricité provenant de sources renouvelables, il convient de comptabiliser la valeur moyenne des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur de production d'électricité de l'État membre concerné. À cet effet, la Commission devrait élaborer, d'ici le 1<sup>er</sup> juillet 2019, une méthode normalisée qui tienne compte du total des émissions sur le cycle de vie et couvre toute la chaîne de valeur, y compris pour ce qui est de l'efficacité et des émissions de carbone liées à l'extraction ou à la production de carburant pour les véhicules («du puits aux roues»).***

---

<sup>10</sup> COM( 2017) 676 final.

---

<sup>10</sup> COM( 2017) 676 final.

Or. en

**Amendement 72**  
**Renate Sommer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 10**

*Texte proposé par la Commission*

(10) *Les principales parties prenantes sont largement favorables à une définition*

*Amendement*

(10) ***La directive modifiée devrait contribuer à une réduction des émissions***

*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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020<sup>10</sup>. 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.

*de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre* 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. *En outre, la directive modifiée partage l'objectif, entre autres, de la promotion d'un transport routier propre avec la directive 2014/94/UE. Par conséquent, la définition d'un véhicule propre devrait être alignée sur les dispositions de la directive 2014/94/UE. Cet alignement créera une prévisibilité et une stabilité à long terme dans le droit de l'Union et protégera les investissements déjà effectués dans des infrastructures pour carburants de substitution. La directive modifiée contribuera également à la poursuite du déploiement d'infrastructures pour les carburants de substitution, ainsi qu'à la conformité des véhicules aux exigences des dernières normes d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.* Une approche plus ambitieuse en matière de marchés publics peut exercer un important effet de stimulation supplémentaire sur le marché.

---

<sup>10</sup> COM( 2017) 676 final.

Or. en

**Amendement 73**  
**Werner Langen, Jens Gieseke**

**Proposition de directive**  
**Considérant 10**

(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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020<sup>10</sup>**. 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.

(10) **La directive modifiée devrait contribuer à une réduction des émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre** 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. **En outre, la directive modifiée partage l'objectif, entre autres, de la promotion d'un transport routier propre avec la directive 2014/94/UE. Par conséquent, la définition d'un véhicule propre devrait être alignée sur les dispositions de la directive 2014/94/UE. Cet alignement créera une prévisibilité et une stabilité à long terme dans le droit de l'Union et protégera les investissements déjà effectués dans des infrastructures pour carburants de substitution.** La directive modifiée **contribuera également à la poursuite du déploiement d'infrastructures pour les carburants de substitution, ainsi qu'à la conformité des véhicules aux exigences des dernières normes d'émissions de polluants atmosphériques et de gaz à effet de serre.** Une approche plus ambitieuse en matière de marchés publics peut exercer un important effet de stimulation supplémentaire sur le marché.

---

**10 COM( 2017) 676 final.**

Or. en

*Justification*

*La liste des technologies mises en avant par la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (2014/94/UE) comprend déjà les technologies les plus propres. L'établissement d'un lien entre la directive sur les véhicules propres et cette*

*directive permet d'améliorer la cohérence de ces deux directives et de protéger les investissements dans les infrastructures déjà effectués au titre de la directive 2014/94/UE. Si la définition est modifiée, l'acte délégué établissant la définition des véhicules utilitaires lourds n'est plus nécessaire, et les articles 4 bis et 8 bis peuvent dès lors être supprimés.*

#### **Amendement 74**

**Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen**

#### **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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020***. 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*** 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. ***En outre, la directive modifiée partage l'objectif, entre autres, de la promotion d'un transport routier propre avec la directive 2014/94/UE. Par conséquent, la définition d'un véhicule propre doit être alignée sur les dispositions de la directive 2014/94/UE. Cette adaptation instaure une prévisibilité et une stabilité à long terme dans le droit de l'Union et protège les investissements déjà effectués dans les infrastructures de carburants nouveaux.*** Les mesures mises en œuvre en vertu de la directive modifiée contribueront ***à renforcer le*** 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.

---

<sup>26</sup> COM(2017) 676 final.

**Amendement 75****Jan Huitema, Fredrick Federley, Nils Torvalds****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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020<sup>10</sup>. 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) 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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020<sup>10</sup>. 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. ***La comptabilisation des émissions de CO<sub>2</sub> devrait reposer sur une démarche globale («du puits aux roues») afin de tenir compte de toute la chaîne d'approvisionnement en carburants de la phase d'extraction à l'émission à l'échappement. Cela permettra de rendre compte plus fidèlement des émissions totales d'un véhicule particulier. Par conséquent, la Commission devrait établir une méthode de relevé des émissions «du puits aux roues» au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2022 et ajuster en***

---

<sup>10</sup> COM( 2017) 676 final.

---

<sup>10</sup> COM( 2017) 676 final.

Or. en

**Amendement 76**  
**Karin Kadenbach**

**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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020<sup>26</sup>. 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) 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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020. ***Ces mesures doivent également s'appliquer aux véhicules utilitaires lourds.*** 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. ***En particulier, l'offre de véhicules utilitaires lourds doit être stimulée davantage, en raison également du faible niveau de maturité du marché des véhicules utilitaires lourds «propres».***

*Justification*

*Une transition rapide vers une mobilité à faibles émissions et à émissions nulles s'obtiendra grâce à des objectifs d'émissions cohérents. Dans le cadre d'une approche globale de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub>, de nouveaux objectifs d'émissions doivent être fixés pour les constructeurs, y compris les poids lourds, et doivent être mentionnés dans la directive, afin d'encourager les constructeurs à innover et de stimuler le marché des véhicules à faibles émissions.*

**Amendement 77**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020<sup>10</sup>. 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*

*Amendement*

(10) *La directive modifiée devrait contribuer à la 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 nulles ou faibles 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 CO<sub>2</sub> des voitures particulières et des camionnettes au-delà de 2020<sup>10</sup>. Les mesures mises en œuvre conformément à cette directive contribueront également au respect des exigences prévues par ces normes et faciliteront le déploiement des infrastructures connexes de recharge. Une approche plus ambitieuse en matière de marchés publics exercera un important effet de stimulation supplémentaire sur le*

supplémentaire sur le marché.

---

<sup>10</sup> COM( 2017) 676 final.

marché.

---

<sup>10</sup> COM( 2017) 676 final.

Or. en

**Amendement 78**  
**Christofer Fjellner**

**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 significative en raison du processus de fabrication des composants et du niveau de recyclabilité. Par conséquent, les technologies qui relèvent ce défi, comme les batteries durables et recyclables et les technologies utilisant de l'électricité ou de l'hydrogène dont la production génère des émissions de gaz à effet de serre inférieures à 50 g de CO<sub>2</sub>eq/kWh, devraient bénéficier d'un niveau de soutien plus élevé en termes de réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics définis dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe. La recherche et le développement de ces technologies devraient également être encouragés dans d'autres politiques de l'Union.**

Or. en

**Amendement 79**  
**Andrzej Grzyb**

**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 significative en raison du processus de fabrication des composants et du niveau de recyclabilité ainsi que de l'efficacité de la production de carburant. Par conséquent, les technologies qui relèvent ce défi, comme les batteries durables et recyclables ou les technologies utilisant de l'hydrogène issu de sources d'énergies renouvelables, devraient bénéficier d'un niveau de soutien plus élevé en termes de réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics définis dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe. La recherche et le développement de ces technologies devraient également être encouragés dans d'autres politiques de l'Union.*

Or. en

**Amendement 80**

**Claude Turmes**

**Proposition de directive**

**Considérant 10 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(10 ter)** *Les véhicules à émissions nulles à l'échappement peuvent également laisser une empreinte environnementale significative en raison du processus de fabrication des composants et du niveau de recyclabilité. Par conséquent, les technologies de batteries à très haute performance, intégralement produites à partir d'énergies renouvelables, dotées d'une forte puissance, d'une haute densité énergétique et d'une capacité de recharge*

*rapide, et ayant une incidence environnementale faible ainsi qu'une recyclabilité importante devraient bénéficier d'un niveau de soutien plus élevé en termes de réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics définis dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe. La recherche et le développement de ces technologies devraient également être encouragés dans d'autres politiques de l'Union.*

Or. en

**Amendement 81**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Proposition de directive**

**Considérant 10 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(10 bis) Les véhicules à émissions nulles à l'échappement ont une empreinte écologique en raison de l'ensemble du processus du cycle vie, de la production à l'élimination des composants, et en raison de leur niveau de recyclabilité. Par conséquent, les pouvoirs publics devraient être encouragés à prendre en considération des aspects autres que le prix lors de l'achat de véhicules, tels que la recyclabilité des batteries et la disponibilité des matières premières. La recherche et le développement relatifs à ces batteries devraient être soutenus par les politiques de l'Union.*

Or. en

**Amendement 82**

**Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen**

**Proposition de directive**

## **Considérant 10 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(10 bis) Le marché des véhicules utilitaires lourds accuse un retard de plusieurs années par rapport au marché des véhicules utilitaires légers, d'où la nécessité d'une plus grande souplesse dans la définition des véhicules utilitaires lourds propres. Une telle définition doit être technologiquement neutre et envisager des solutions autres que les véhicules entièrement électriques, tels que le gaz naturel, les piles à combustible, les biocarburants, les véhicules hybrides et d'autres systèmes de propulsion selon la norme EURO 6.**

Or. de

## **Amendement 83**

**Claude Turmes**

### **Proposition de directive**

## **Considérant 10 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(10 bis) Afin d'améliorer la qualité de l'air dans les municipalités, il est essentiel de renouveler la flotte de transport pour qu'elle respecte la norme des véhicules propres. De plus, les principes de l'économie circulaire nécessitent l'extension de la durée de vie du produit. Par conséquent, la rénovation des véhicules selon la norme relative aux véhicules propres peut également être prise en compte pour atteindre les objectifs minimaux en matière de marchés publics définis dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe.**

Or. en

**Amendement 84**  
**Gabriele Preuß**

**Proposition de directive**  
**Considérant 10 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(10 bis)** *Afin d'améliorer la qualité de l'air dans les municipalités, il est essentiel de renouveler la flotte de transport pour qu'elle respecte la norme des véhicules propres. De plus, les principes de l'économie circulaire nécessitent l'extension de la durée de vie du produit. Par conséquent, la rénovation des véhicules selon la norme relative aux véhicules propres peut également être prise en compte pour atteindre les objectifs minimaux en matière de marchés publics définis la présente directive.*

Or. en

**Amendement 85**  
**Francesc Gambús**

**Proposition de directive**  
**Considérant 10 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(10 bis)** *Au vu des principes d'économie circulaire, la durée de vie des produits devrait être allongée. Par conséquent, la rénovation des véhicules selon la norme relative aux véhicules propres peut également être prise en compte, le cas échéant, pour atteindre les objectifs minimaux en matière de marchés publics définis dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe.*

Or. en

**Amendement 86**  
**Werner Langen, Jens Gieseke**

**Proposition de directive**  
**Considérant 10 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(10 bis)** *Le marché des véhicules utilitaires lourds est en retard de plusieurs années par rapport au marché des véhicules utilitaires légers, c'est pourquoi la définition de véhicule utilitaire lourd propre demande une plus grande flexibilité. Cette définition devrait être neutre sur le plan technologique et devrait comprendre des possibilités autres que les véhicules entièrement électriques, tels que les véhicules fonctionnant au gaz naturel et aux biocarburants et les véhicules hybrides.*

Or. en

**Amendement 87**  
**Renate Sommer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 10 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(10 bis)** *Le marché des véhicules utilitaires lourds est en retard de plusieurs années par rapport au marché des véhicules utilitaires légers, c'est pourquoi la définition de véhicule utilitaire lourd propre demande une plus grande flexibilité. Cette définition devrait être neutre sur le plan technologique et devrait comprendre des possibilités autres que les véhicules entièrement électriques, tels que les véhicules fonctionnant au gaz naturel, les véhicules fonctionnant aux*

*biocarburants et les véhicules hybrides.*

Or. en

**Amendement 88**

**Gabriele Preuß**

**Proposition de directive**

**Considérant 10 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(10 ter) Le marché des véhicules utilitaires lourds est en retard de plusieurs années par rapport au marché des véhicules utilitaires légers, c'est pourquoi la définition de véhicule utilitaire lourd propre demande une plus grande flexibilité. Cette définition devrait être neutre sur le plan technologique et devrait comprendre les possibilités autres que les véhicules entièrement électriques, tels que les véhicules fonctionnant au gaz naturel, les véhicules fonctionnant aux biocarburants et les véhicules hybrides.*

Or. en

**Amendement 89**

**Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen**

**Proposition de directive**

**Considérant 10 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(10 ter) Afin d'améliorer la qualité de l'air dans les municipalités, il est essentiel de renouveler la flotte de transport pour qu'elle respecte la norme des véhicules propres. De plus, les principes de l'économie circulaire nécessitent l'extension de la durée de vie du produit. Par conséquent, l'équipement*

*a posteriori des véhicules doit également respecter la norme des véhicules propres conformément à ces directives, et il convient de tenir compte des effets induits par la réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics énoncés dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe.*

Or. de

**Amendement 90**  
**Renate Sommer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 10 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(10 ter) Une plus grande utilisation des transports publics et partagés permet de réduire les émissions imputables aux transports, c'est pourquoi tous les investissements en faveur de transports publics propres sont les bienvenus; la présente directive devrait en particulier éviter de décourager le développement du transport propre non routier. Il devrait donc être possible que les véhicules ferroviaires urbains ayant fait l'objet de marchés publics, qui augmentent le parc ferroviaire urbain, soient comptabilisés aux fins de la réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés par la présente directive.*

Or. en

**Amendement 91**  
**Gabriele Preuß**

**Proposition de directive**  
**Considérant 10 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(10 quater) Une plus grande utilisation des transports publics et partagés permet de réduire les émissions imputables aux transports, c'est pourquoi tous les investissements en faveur de transports publics propres sont les bienvenus; la présente directive devrait en particulier éviter de décourager le développement du transport propre non routier. Il devrait donc être possible que les véhicules ferroviaires urbains ayant fait l'objet de marchés publics, qui augmentent le parc ferroviaire urbain, soient comptabilisés aux fins de la réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés par la présente directive.***

Or. en

**Amendement 92**  
**Francesc Gambús**

**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 attendant que des exigences neutres sur le plan technologique aient été fixées au niveau de l'Union en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> 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***

***supprimé***

*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.*

Or. en

**Amendement 93**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 11**

*Texte proposé par la Commission*

(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 attendant que des exigences neutres sur le plan technologique aient été fixées au niveau de l'Union en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> 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.

*Amendement*

(11) Les véhicules *à deux et trois roues, 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. *Jusqu'ici, les normes en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> pour les véhicules utilitaires légers ont été moins ambitieuses que pour les voitures particulières et, partant, les technologies mises en œuvre dans ce segment sont moins efficaces et moins innovantes que les techniques de pointe. De même, compte tenu de la durée de vie plus longue des véhicules utilitaires lourds et afin de respecter les exigences de l'accord de Paris, il convient d'accélérer la transition de ces véhicules vers les technologies à très faibles émissions ainsi que de fixer des objectifs ambitieux en vue de la décarbonation du parc concerné. L'analyse d'impact* a également confirmé que les marchés des autobus urbains à *très faibles émissions* présentent une plus grande maturité, tandis que les marchés des camions à *très faibles émissions* se trouvent à un stade de développement moins avancé.

Or. en

**Amendement 94**  
**Seb Dance**

**Proposition de directive**  
**Considérant 11**

*Texte proposé par la Commission*

(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 attendant que des exigences neutres sur le plan technologique aient été fixées au niveau de l'Union en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> 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.

*Amendement*

(11) Les véhicules **à deux et trois roues, 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 attendant que des exigences neutres sur le plan technologique aient été fixées au niveau de l'Union en ce qui concerne les émissions de CO<sub>2</sub> 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.

Or. en

**Amendement 95**  
**Renate Sommer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 11 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(11 bis) La disponibilité des infrastructures de recharge et de réapprovisionnement est une condition préalable à toute opération de transport**

*par véhicule à carburant de substitution et, dans le cas des sociétés de transport public, ces infrastructures doivent être mises en place, dans une large mesure, sur des terrains privés, tels que des dépôts et des ateliers d'entretien. Les aspects liés à la promotion des infrastructures pour carburants de substitution pour les transports publics devraient être renforcés dans la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. En l'absence d'une révision de la directive 2014/94/UE, la Commission devrait établir un plan d'action pour les infrastructures de transport public.*

Or. en

**Amendement 96**  
**Gabriele Preuß**

**Proposition de directive**  
**Considérant 11 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(11 bis) Les États membres examinent plus avant les possibilités de soutenir l'utilisation de véhicules propres et de réduire leurs coûts opérationnels, par exemple en accordant, pour les véhicules propres, des exonérations ou des réductions des taxes sur l'énergie.*

Or. en

**Amendement 97**  
**Renate Sommer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 11 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(11 ter)** *Le potentiel de réduction des émissions que recèlent les marchés publics est limité et les transports publics ne représentent qu'une petite partie des émissions provenant du secteur des transports. Il convient dès lors d'encourager les États membres à réglementer l'acquisition de véhicules propres par les autres propriétaires de parcs de véhicules, tels que les compagnies de taxi, les entreprises de location de voitures et les sociétés organisant du covoiturage.*

Or. en

**Amendement 98**  
**Renate Sommer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 11 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(11 quater)** *Les États membres examinent plus avant les possibilités de soutenir l'utilisation des véhicules propres et de réduire leurs coûts opérationnels, par exemple en accordant, pour les véhicules propres, des exonérations ou des réductions des taxes sur l'énergie.*

Or. en

**Amendement 99**  
**Mireille D'Ornano**

**Proposition de directive**  
**Considérant 12**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(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 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.

(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 *devraient également tenir compte de la capacité de production de véhicules propres dans les différents États membres.* 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.

Or. fr

#### **Amendement 100**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **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 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.

*Amendement*

(12) L'établissement, au niveau des États membres, d'objectifs minimaux en matière de **nouveaux** 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 **très faibles émissions**. **Les objectifs devraient être atteints aux dates indiquées dans le tableau 4 et dans le tableau 5 de l'annexe**. 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 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.

Or. en

*Justification*

*Il est essentiel de préciser que les objectifs en matière de marchés publics relatifs aux véhicules propres doivent être atteints d'ici 2025 et d'ici 2030.*

**Amendement 101**  
**Claude Turmes**

**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 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.

*Amendement*

(12) L'établissement, au niveau des États membres, d'objectifs minimaux en matière de *nouveaux* marchés publics relatifs aux véhicules *à très faibles émissions* à l'horizon **2020**, 2025 et 2030 devrait offrir des garanties stratégiques sur les marchés qui demandent des investissements dans la mobilité à *très faibles émissions*. 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 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.

Or. en

**Amendement 102**  
**Francesc Gambús**

**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 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.

*Amendement*

(12) L'établissement, au niveau des États membres, d'objectifs minimaux en matière de marchés publics relatifs aux véhicules propres à *partir de 2025, puis progressivement jusqu'en 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 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.

Or. en

## Amendement 103

Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen

### 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 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.

##### *Amendement*

(12) L'établissement, au niveau des États membres, d'objectifs minimaux en matière de marchés publics relatifs aux véhicules propres à *partir de* 2025 et *en hausse jusqu'en* 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 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.

Or. de

**Amendement 104**  
**Seb Dance**

**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 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.

*Amendement*

(12) L'établissement, au niveau des États membres, d'objectifs minimaux en matière de marchés publics relatifs aux véhicules propres à **atteindre 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 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.

Or. en

**Amendement 105**  
**Seb Dance**

**Proposition de directive**  
**Considérant 12 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(12 bis) Dans sa recommandation du 4 avril 2017 au Conseil et à la Commission à la suite de l'enquête sur la mesure des émissions dans le secteur de l'automobile (2016/2908(RSP)), le Parlement européen invite les États membres à encourager les politiques de passation de marchés publics écologiques via l'achat de véhicules à émission nulle et de véhicules à très faibles émissions par les autorités publiques pour leurs propres parcs automobiles ou pour des programmes (semi-)publics de partage de voitures et à éliminer au fur et à mesure les nouvelles voitures qui émettent du CO<sub>2</sub> d'ici 2035.*

Or. en

**Amendement 106**  
**Mireille D'Ornano**

**Proposition de directive**  
**Considérant 13**

*Texte proposé par la Commission*

*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 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

(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.

compte de ces mesures ciblées dans les rapports à présenter au titre de la directive modifiée. *Les États membres devraient pouvoir être autorisés à favoriser les productions locales dans les marchés publics, dans la mesure où cela engendre une réduction forte des dépenses énergétiques liées à l'acheminement des véhicules dans la collectivité concernée.*

Or. fr

**Amendement 107**  
**Claude Turmes**

**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 *à très faibles émissions* 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.

Or. en

**Amendement 108**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Proposition de directive**  
**Considérant 13 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(13 bis)*

*Les marchés publics dans*

*le domaine des véhicules à très faibles émissions et la rénovation des véhicules pour qu'ils tendent à respecter la norme des véhicules à émissions nulles devraient constituer des éléments essentiels de tout plan de mobilité durable et de développement urbain adopté dans l'Union. La Commission et les États membres devraient veiller, en particulier, à ce que des informations détaillées sur les marchés publics pour l'acquisition de véhicules à très faibles émissions et sur la mise à niveau des équipements soient considérées comme des informations devant figurer dans les plans relatifs à la qualité de l'air locaux, régionaux ou nationaux conformément à la directive 2008/50/CE pour les zones et agglomérations où le niveau de polluants dans l'air ambiant dépasse les valeurs limites afin que la période de dépassement soit la plus courte possible. Ils devraient en outre garantir que ces informations soient dûment prises en compte dans les plans d'action adoptés conformément à la directive 2002/49/CE en vue de gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris la réduction du bruit.*

Or. en

**Amendement 109**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 13 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(13 bis) La directive modifiée devrait contribuer à réduire les émissions de gaz à effet de serre et de polluants atmosphériques, ainsi qu'à promouvoir le transport routier public propre. Elle devrait éviter de décourager le développement de transports propres non*

*routiers comme les tramways et les métros.*

Or. en

**Amendement 110**

**Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen**

**Proposition de directive**

**Considérant 13 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(13 bis)** *La disponibilité des points de recharge et de ravitaillement est une condition sine qua non pour le fonctionnement des véhicules propres.*

Or. de

**Amendement 111**

**Seb Dance**

**Proposition de directive**

**Considérant 14 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(14 bis)** *Il convient que la Commission fournisse une analyse des émissions tout au long du cycle de vie, afin de présenter une vue d'ensemble des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport routier. À cette fin, la Commission devrait élaborer, au moyen d'actes délégués, une méthode commune de l'Union pour harmoniser la communication par les constructeurs des informations relatives aux émissions de dioxyde de carbone tout au long du cycle de vie pour tous les types de carburants et systèmes de propulsion de véhicules mis sur le marché. Cette méthode devrait également être conforme aux normes ISO*

*applicables et tenir compte du potentiel de réchauffement climatique mondial (PRP) des émissions «du puits aux roues», «du réservoir aux roues» et à la fin du cycle de vie des véhicules. L'analyse de la Commission devrait se fonder sur les données déclarées par les constructeurs ainsi que sur toute autre donnée pertinente disponible.*

Or. en

### *Justification*

*Bien que la directive en vigueur se fonde sur une approche des émissions à l'échappement, il y a un manque de compréhension quant aux émissions globales du cycle de vie des différents types de carburant et systèmes de propulsion des véhicules. La Commission devrait élaborer une méthode commune permettant aux équipementiers de rendre compte de ces données. La Commission doit analyser les émissions du puits aux roues et du cycle de vie afin de contribuer à l'élaboration des politiques futures dans ce secteur.*

## **Amendement 112** **Francesc Gambús**

### **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

#### *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 **2024**, suivi d'un premier rapport complet en **2027** 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.

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.

Or. en

### **Amendement 113**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **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 **2022**, suivi d'un premier rapport complet en **2025** 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.

Or. en

## *Justification*

*Étant donné qu'il convient d'accélérer la décarbonation du secteur des transports, il importe de déployer sans tarder des technologies de mobilité à émissions nulles ou faibles, notamment au moyen de marchés publics. C'est pourquoi il convient d'avancer les dates respectives de présentation du rapport intermédiaire et du rapport complet.*

### **Amendement 114** **Claude Turmes**

#### **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. 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 **très faibles émissions** 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.

Or. en

### **Amendement 115** **Arne Gericke**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16**

*Texte proposé par la Commission*

(16) La pénétration des véhicules propres sur le marché peut également être favorisée par des aides publiques ciblées à l'échelon national ou de l'UE. Les finalités de ces aides comprennent un meilleur échange des connaissances et l'harmonisation des procédures de passation des marchés publics afin de permettre des actions à une échelle suffisamment importante pour générer des réductions de coûts et des incidences sur le marché. La possibilité d'accorder des aides publiques à la promotion du développement des infrastructures nécessaires à la distribution de carburants alternatifs est reconnue par les lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020<sup>27</sup>. Les dispositions du traité, et notamment ses articles 107 et 108, continueront toutefois à s'appliquer à ces aides publiques.

---

<sup>27</sup> JO C 200 du 28.6.2014, p. 1.

*Amendement*

(16) La pénétration des véhicules propres sur le marché peut également être favorisée par des aides publiques ciblées à l'échelon national ou de l'UE. Les finalités de ces aides comprennent un meilleur échange des connaissances et l'harmonisation des procédures de passation des marchés publics afin de permettre des actions à une échelle suffisamment importante pour générer des réductions de coûts et des incidences sur le marché. ***De même, il convient de mettre en place des programmes régionaux pilotes, en particulier lorsqu'il s'agit d'interconnecter des espaces urbains et ruraux.*** La possibilité d'accorder des aides publiques à la promotion du développement des infrastructures nécessaires à la distribution de carburants alternatifs est reconnue par les lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020<sup>27</sup>. Les dispositions du traité, et notamment ses articles 107 et 108, continueront toutefois à s'appliquer à ces aides publiques.

---

<sup>27</sup> JO C 200 du 28.6.2014, p. 1.

Or. de

**Amendement 116**  
**Mireille D'Ornano**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(16) La pénétration des véhicules propres sur le marché peut également être favorisée par des aides publiques ciblées à l'échelon national ou de l'UE. Les finalités de ces aides comprennent un meilleur échange des connaissances et l'harmonisation des procédures de passation des marchés publics afin de permettre des actions à une échelle suffisamment importante pour générer des réductions de coûts et des incidences sur le marché. La possibilité d'accorder des aides publiques à la promotion du développement des infrastructures nécessaires à la distribution de carburants alternatifs est reconnue par les lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020<sup>27</sup>. Les dispositions du traité, et notamment ses articles 107 et 108, continueront toutefois à s'appliquer à ces aides publiques.

---

<sup>27</sup> JO C 200 du 28.6.2014, p. 1.

(16) La pénétration des véhicules propres sur le marché peut également être favorisée par des aides publiques ciblées à l'échelon national ou de l'UE. Les finalités de ces aides comprennent un meilleur échange des connaissances et l'harmonisation des procédures de passation des marchés publics afin de permettre des actions à une échelle suffisamment importante pour générer des réductions de coûts et des incidences sur le marché. La possibilité d'accorder des aides publiques à la promotion du développement des infrastructures nécessaires à la distribution de carburants alternatifs est reconnue par les lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020<sup>27</sup>. Les dispositions du traité, et notamment ses articles 107 et 108, continueront toutefois à s'appliquer à ces aides publiques, *ce qui en limite fortement la portée.*

---

<sup>27</sup> JO C 200 du 28.6.2014, p. 1.

Or. fr

## **Amendement 117** **Claude Turmes**

### **Proposition de directive** **Considérant 16**

#### *Texte proposé par la Commission*

(16) La pénétration des véhicules *propres* sur le marché peut également être favorisée par des aides publiques ciblées à l'échelon national ou de l'UE. Les finalités de ces aides comprennent un meilleur échange des connaissances et l'harmonisation des procédures de passation des marchés publics afin de permettre des actions à une échelle suffisamment importante pour générer des réductions de coûts et des incidences sur le

#### *Amendement*

(16) La pénétration des véhicules *à très faibles émissions* sur le marché peut également être favorisée par des aides publiques ciblées à l'échelon national ou de l'UE. Les finalités de ces aides comprennent un meilleur échange des connaissances et l'harmonisation des procédures de passation des marchés publics afin de permettre des actions à une échelle suffisamment importante pour générer des réductions de coûts et des

marché. La possibilité d'accorder des aides publiques à la promotion du développement des infrastructures nécessaires à la distribution de carburants alternatifs est reconnue par les lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020<sup>11</sup>. Les dispositions du traité, et notamment ses articles 107 et 108, continueront toutefois à s'appliquer à ces aides publiques.

---

<sup>11</sup> JO C 200 du 28.6.2014, p. 1

incidences sur le marché. La possibilité d'accorder des aides publiques à la promotion du développement des infrastructures nécessaires à la distribution de carburants alternatifs est reconnue par les lignes directrices concernant les aides d'État à la protection de l'environnement et à l'énergie pour la période 2014-2020<sup>11</sup>. Les dispositions du traité, et notamment ses articles 107 et 108, continueront toutefois à s'appliquer à ces aides publiques.

---

<sup>11</sup> JO C 200 du 28.6.2014, p. 1

Or. en

## **Amendement 118** **Claude Turmes**

### **Proposition de directive** **Considérant 16 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 bis) Considérant que les objectifs en matière de marchés publics fixés par la directive modifiée s'appliquent à l'échelon de l'État membre, les pouvoirs publics, les entités adjudicatrices et les opérateurs de transport publics locaux ont un rôle déterminant à jouer dans leur réalisation. Les circonstances au niveau local du point de vue de la gouvernance, des moyens financiers et des structures de risques, des technologies, des modes d'utilisation et de la géographie peuvent être très variables et, dans le même temps, il convient d'éviter à tout prix une augmentation des coûts ou une baisse de l'offre dans les transports publics, qui se traduirait par une perte d'attractivité de ceux-ci. Les parties prenantes concernées doivent donc être en mesure de s'appuyer sur un écosystème financier solide pour**

*étayer leurs efforts de renouvellement de leur parc de véhicules de transport public et le déploiement des infrastructures connexes de recharge et du réseau électrique.*

Or. en

## **Amendement 119**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

### **Proposition de directive**

#### **Considérant 16 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(16 bis) Considérant que les objectifs en matière de marchés publics fixés par la directive modifiée s'appliquent à l'échelon de l'État membre, les pouvoirs publics, les entités adjudicatrices et les opérateurs de transport publics locaux ont un rôle déterminant à jouer dans leur réalisation. Les circonstances au niveau local du point de vue de la gouvernance, des moyens financiers et des structures de risques, des technologies, des modes d'utilisation et de la géographie peuvent être très variables. Dans le même temps, il convient d'éviter à tout prix une augmentation des coûts ou une baisse de l'offre dans les transports publics, qui se traduirait par une perte d'attractivité de ceux-ci. Les parties prenantes concernées devraient donc pouvoir compter sur des mécanismes de soutien financier solides pour étayer leurs initiatives de renouvellement de leur parc de véhicules de transport public et le déploiement des infrastructures connexes de recharge et du réseau électrique.*

Or. en

**Amendement 120**  
**Renate Sommer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 bis) L'un des objectifs politiques de la directive actualisée est de faciliter la passation de marchés publics relatifs aux véhicules propres et d'améliorer la présentation de rapports par les États membres. C'est pourquoi la directive devrait être claire et transparente et proposer une méthode de calcul simple pour atteindre les objectifs en matière de marchés publics.**

Or. en

**Amendement 121**  
**Gabriele Preuß**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 bis) L'un des objectifs politiques de la directive actualisée est de faciliter la passation de marchés publics relatifs aux véhicules propres et d'améliorer la présentation des rapports par les États membres. C'est pourquoi la directive doit être claire et transparente et proposer une méthode de calcul simple pour atteindre les objectifs en matière de marchés publics.**

Or. en

**Amendement 122**  
**Fredrick Federley**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 bis)** *En vue de réaliser de nouvelles réductions des émissions et des polluants atmosphériques, il convient d'encourager les États membres, le cas échéant, à appliquer différentes mesures d'incitation et différents mécanismes en faveur du développement du parc dans d'autres secteurs que ceux régis par la directive modifiée.*

Or. en

**Amendement 123**  
**Tiemo Wölken**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 bis)** *Les États membres devraient veiller à ce que le coût du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés dans la présente directive ne soit pas répercuté sur les autorités locales et à ce que des ressources financières suffisantes soient mises à la disposition des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices.*

Or. en

**Amendement 124**  
**Seb Dance, Tiemo Wölken**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 bis)** *La réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules utilitaires légers et lourds fixés par la présente directive nécessitera des ressources financières supplémentaires pour les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices. Par conséquent, la politique budgétaire et financière de l'Union devrait permettre une flexibilité suffisante et fournir un soutien financier suffisant aux pouvoirs adjudicateurs et aux entités adjudicatrices. Cela devrait se refléter dans le prochain cadre financier pluriannuel et dans la réglementation concernant le financement durable et les institutions financières de l'Union.*

Or. en

**Amendement 125**  
**Francesc Gambús**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 bis)** *Pour atteindre le plus vite possible les objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules propres, la Commission et les pouvoirs publics des États membres, à tous les niveaux, devraient étendre leurs mesures d'incitation, financières ou non, afin d'accélérer l'adoption par le marché de ces véhicules. À cet égard, le futur cadre financier pluriannuel (CFP) de l'Union devrait apporter un soutien important aux projets de mobilité urbaine durable.*

Or. en

**Amendement 126**  
**Gabriele Preuß**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 ter)** *Des mesures de soutien ciblées destinées aux marchés publics pour les véhicules propres s'imposent. Afin de contribuer à la réalisation des objectifs de la présente directive, les États membres étendent leurs mesures d'incitation, financières ou non, afin d'accélérer l'adoption par le marché de ces véhicules.*

Or. en

**Amendement 127**  
**Renate Sommer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 ter)** *Des mesures de soutien ciblées destinées aux marchés publics pour les véhicules propres s'imposent. Afin de contribuer à la réalisation des objectifs de la présente directive, les États membres étendent leurs mesures d'incitation, financières ou non, afin d'accélérer l'adoption par le marché de ces véhicules.*

Or. en

**Amendement 128**  
**Seb Dance, Tiemo Wölken**

**Proposition de directive**

**Considérant 16 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 ter)** *Les États membres devraient veiller à ce que le coût du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics fixés dans la présente directive ne soit pas répercuté sur les autorités locales et à ce que des ressources financières suffisantes soient mises à la disposition des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices.*

Or. en

**Amendement 129**

**Claude Turmes**

**Proposition de directive**

**Considérant 16 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 ter)** *Dans l'actuel cadre financier pluriannuel, l'Union dispose d'une palette de fonds divers qu'elle peut mettre en œuvre à l'appui des États membres, des autorités locales et des opérateurs concernés dans le contexte de leur transition vers une mobilité durable. Pour la période 2014-2020, l'Union a alloué 13,7 milliards d'euros au titre des Fonds structurels et d'investissement européens au financement de la mobilité urbaine. Le programme de recherche européen Horizon 2020 apportera quelque 200 millions d'euros à la mobilité urbaine et 650 millions d'euros aux villes intelligentes, tandis que le mécanisme pour l'interconnexion en Europe consacrerait 200 millions d'euros aux propositions pour les nœuds urbains. La Commission et les États membres devraient, dans le contexte du prochain CFP, continuer d'appuyer les projets de*

*mobilité urbaine durable et développer les synergies nécessaires entre les divers programmes et sources de financement. Il convient notamment de renforcer les liens entre la mobilité urbaine, la nouvelle stratégie numérique et l'union de l'énergie, comme dans le cas du mécanisme pour l'interconnexion en Europe, par exemple, qui permet de financer, avec un taux de cofinancement préférentiel, les projets de synergie dans les transports qui comportent des éléments relevant du domaine de l'énergie et des télécommunications et qui recèlent un important potentiel pour des projets urbains.*

Or. en

#### **Amendement 130**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **Proposition de directive**

**Considérant 16 ter (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(16 ter) L'imposition d'objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules à très faibles émissions nécessitera des ressources financières supplémentaires pour les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices. Les politiques budgétaires et financières de l'Union après 2020 devraient donc en tenir compte afin de fournir un soutien financier suffisant. Cela devrait se refléter dans le prochain cadre financier pluriannuel, qui devrait appuyer les projets de mobilité urbaine durable et développer les synergies nécessaires entre les divers programmes et sources de financement, ainsi que dans la réglementation concernant le financement durable et les institutions financières de l'Union.*

**Amendement 131**  
**Seb Dance**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(16 quater) L'établissement d'un fonds européen de mobilité propre pourrait aider à couvrir l'investissement nécessaire à la mise en place d'une infrastructure pour carburants de substitution. Un tel fonds pourrait être cofinancé, l'Union européenne y contribuant à hauteur de 15 % et les 85 % restants provenant de l'industrie, notamment des constructeurs, des fournisseurs, des producteurs d'énergie et de carburants et d'autres parties intéressées ainsi que des primes sur les émissions excédentaires devant être établies par le règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs dans le cadre de l'approche intégrée de l'Union visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des véhicules légers et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007. Les entreprises ou consortiums contribuant à ce fonds devraient obtenir un accès préférentiel aux subventions et aux prêts du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE), de la Banque européenne d'investissement (BEI) et du plan d'investissement pour l'Europe de la Commission. Les ressources financières du fonds devraient être allouées en fonction de critères de faisabilité, de la valeur ajoutée européenne, de la réalisation des objectifs de déploiement et de la politique de cohésion. L'Agence exécutive pour l'innovation et les réseaux (INEA), qui*

*supervise déjà le MIE, pourrait devenir l'agence responsable.*

Or. en

**Amendement 132**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(16 quater) Il convient de promouvoir une utilisation plus ciblée des instruments financiers de l'Union, tels que le Fonds européen pour les investissements stratégiques ou le Mécanisme européen pour des transports propres de la Banque européenne d'investissement, qui peuvent contribuer au financement des parcs de véhicules et des équipements. Il y a lieu, à cet effet, de mettre davantage de services de conseil financier et technique à la disposition des autorités locales, par l'intermédiaire, par exemple, de la plateforme européenne de conseil en investissement, de JASPERS et JESSICA ou encore de fi-compass, afin de renforcer leurs capacités institutionnelles, d'améliorer la préparation et la mise en œuvre de projets et d'optimiser l'utilisation des fonds et des instruments financiers de l'Union, y compris au regard de la réduction des risques pour les marchés innovants.*

Or. en

**Amendement 133**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 quater (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 quater)** *Les mesures mises en place afin de réaliser les objectifs en matière de marchés publics pour les véhicules à très faibles émissions sont en principe exclues de l'évaluation de la situation budgétaire des États membres (en vertu du volet préventif ou correctif du pacte de stabilité et de croissance), au sens de l'article 5 du règlement du Conseil (CE) n° 1466/97 et de l'article 2 du règlement du Conseil (CE) n° 1467/97.*

Or. en

#### **Amendement 134**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **Proposition de directive**

**Considérant 16 quinquies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 quinquies)** *La passation de marchés publics dans le domaine de la mobilité à très faibles émissions permettra de stimuler le déploiement des infrastructures qui y sont associées dans les zones urbaines et contribuera à consolider d'autres formes durables de mobilité. La numérisation apportera sa pierre à l'édifice en optimisant l'efficacité du transport de passager et de fret, la mobilité multimodale et la mobilité partagée ainsi que des solutions intégrées pour l'achat de billets, qui auront un rôle à jouer dans la transition vers la mobilité en tant que service.*

Or. en

#### **Amendement 135**

Claude Turmes

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 quinquies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 quinquies)** *Les autorités publiques devraient également être encouragées à acquérir des véhicules suivant le principe de l'offre économiquement la plus avantageuse visé à l'article 82 de la directive 2014/25/UE, en tenant compte du rapport coût-efficacité du véhicule sur toute sa durée de vie ainsi que d'aspects environnementaux et sociaux.*

Or. en

**Amendement 136**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 sexies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(16 sexies)** *Afin de maximiser l'incidence des investissements, la mobilité et l'aménagement urbain devraient être mieux coordonnés, au moyen par exemple 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. Les PMUD peuvent jouer un rôle important dans la réalisation des objectifs de l'Union en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> ainsi que de la pollution atmosphérique et sonore. Leur application devrait donc constituer un élément*

*important à prendre en compte dans le financement de projets de l'Union dans le domaine des transports urbains, y compris au regard de l'application de la présente directive modifiée. Dans ce contexte, la Commission devrait apporter aux autorités compétentes les conseils et l'appui technique nécessaires pour la mise en place de plans de mobilité urbaine durable, dans le plein respect du principe de subsidiarité.*

Or. en

### **Amendement 137**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **Proposition de directive**

**Considérant 16 sexies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(16 sexies) Les mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique dans les transports mises en œuvre par les États membres devraient pouvoir entrer en ligne de compte au regard du respect des exigences en matière d'économies d'énergie au stade de l'utilisation finale établies par la directive 2012/27/UE sur l'efficacité énergétique [telle que modifiée par COM(2016)0761]. À cet effet, il convient que la Commission soit habilitée à adopter des actes délégués afin de compléter la présente directive modifiée en élaborant une méthode standard, y compris pour permettre aux États membres de déterminer leur niveau de référence, afin de calculer la quantité d'énergie excédentaire économisée en sus de leurs objectifs au titre de la présente directive modifiée et qui pourrait être prise en compte pour le respect des exigences imposées à l'État membre par la directive 2012/27/UE.*

**Amendement 138**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 septies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(16 septies) Outre qu'ils stimulent l'utilisation de véhicules à très faibles émissions, les marchés publics favorisent de nouvelles formes de mobilité. Tandis que les véhicules à très faibles émissions 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 passager et de fret. 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 139**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 septies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(16 septies) À l'occasion de la révision de la directive 2006/66/CE relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs, la Commission devrait proposer des objectifs ambitieux de collecte et de recyclage pour les batteries des secteurs automobile et industriel, et renforcer les systèmes de*

*collecte et de recyclage pour garantir que la valeur des matières premières critiques utilisées dans ces batteries soit préservée dans l'économie, conformément aux principes de l'économie circulaire.*

Or. en

**Amendement 140**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 octies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(16 octies) Les mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique dans les transports mises en œuvre par les États membres peuvent entrer en ligne de compte au regard du respect des exigences en matière d'économies d'énergie au stade de l'utilisation finale établies par la directive 2012/27/UE sur l'efficacité énergétique [telle que modifiée par COM(2016)0761]. À cet effet, il convient que la Commission soit habilitée à adopter des actes délégués afin de compléter la présente directive modifiée en élaborant une méthode standard, y compris pour permettre aux États membres de déterminer leur niveau de référence, afin de calculer la quantité d'énergie excédentaire économisée en sus de leurs objectifs au titre de la présente directive modifiée et qui pourrait être prise en compte au regard des exigences imposées à l'État membre par la directive 2012/27/UE.*

Or. en

**Amendement 141**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 nonies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(16 nonies) Afin de favoriser l'adoption des véhicules à très faibles émissions, la Commission devrait instaurer une plateforme européenne, pouvant être évaluée par le public, de marchés publics communs et transfrontaliers pour l'acquisition de véhicules à très faibles émissions et de véhicules de transport routier économes en énergie en vue de réunir les pouvoirs adjudicateurs, les entités adjudicatrices ou les opérateurs désireux de tirer parti d'économies d'échelle en acquérant ensemble les technologies et les infrastructures nécessaires à la décarbonation des transports et à la réduction de la pollution atmosphérique. Afin de faciliter la mise en place et l'exécution d'accords de marchés publics communs, la Commission devrait encourager un échange de pratiques exemplaires, élaborer des modèles et apporter une assistance technique à la demande des parties concernées.*

Or. en

**Amendement 142**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 16 decies (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(16 decies) Dans le cadre de la révision à venir de la directive 2006/66/CE relative aux piles et accumulateurs ainsi qu'aux déchets de piles et d'accumulateurs, la Commission devrait proposer des objectifs*

*ambitieux de collecte et de recyclage pour les batteries des secteurs automobile et industriel, et renforcer les systèmes de collecte et de recyclage pour garantir que la valeur des matières premières critiques utilisées dans ces batteries soit préservée dans l'économie, conformément aux principes de l'économie circulaire. En outre, la Commission devrait proposer des exigences horizontales en matière d'écoconception pour les batteries des secteurs automobile et industriel, notamment une production exclusivement à partir d'énergies renouvelables, une recyclabilité importante et l'approvisionnement durable en matières premières.*

Or. en

#### **Amendement 143**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh**

#### **Proposition de directive**

#### **Considérant 17**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(17) Afin d'assurer la réalisation des objectifs de la présente directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue d'actualiser les dispositions relatives aux normes d'émission de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds pour une période de cinq ans à compter du [insérer la date d'entrée en vigueur]. Cette période devrait ensuite être tacitement prorogée pour des périodes identiques, à moins que le Parlement européen ou le Conseil ne s'y oppose. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au*

*supprimé*

*niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.*

Or. it

**Amendement 144**  
**Francesc Gambús**

**Proposition de directive**  
**Considérant 17**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(17) Afin d'assurer la réalisation des objectifs de la présente directive, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en vue d'actualiser les dispositions relatives aux normes d'émission de CO<sub>2</sub> des véhicules utilitaires lourds pour une période de cinq ans à compter du [insérer la date d'entrée en vigueur]. Cette période devrait ensuite être tacitement prorogée pour des périodes identiques, à moins que le Parlement européen ou le Conseil ne s'y oppose. Il est particulièrement important que la Commission procède aux consultations appropriées au cours de ses travaux préparatoires, y compris au niveau des experts. Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.*

*supprimé*

Or. en

**Amendement 145**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 18**

*Texte proposé par la Commission*

(18) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir instaurer une dynamique de demande pour les véhicules **propres** à l'appui d'une transition vers une mobilité à faible taux d'émissions, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les seuls États membres et peuvent donc, dans l'optique d'un cadre stratégique commun à long terme et pour des raisons d'échelle, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

*Amendement*

(18) Étant donné que les objectifs de la présente directive, à savoir instaurer une dynamique de demande pour les véhicules **à très faibles émissions** à l'appui d'une transition vers une mobilité à faible taux d'émissions, ne peuvent pas être réalisés de manière suffisante par les seuls États membres et peuvent donc, dans l'optique d'un cadre stratégique commun à long terme et pour des raisons d'échelle, être mieux réalisés au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité énoncé à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs.

Or. en

**Amendement 146**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Considérant 18 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(18 bis) Cette directive utilise les marchés publics pour stimuler la demande de véhicules de transport routier propres. Cependant, les fabricants de l'Union européenne doivent également être protégés contre la concurrence déloyale. Par conséquent, les véhicules de**

*transport routier produits par des fabricants établis dans des pays tiers où les fabricants de l'Union n'ont pas accès aux appels d'offres pour l'achat, la prise en crédit-bail, la location ou la location-vente de véhicules de transport routier ne devraient pas être pris en compte pour la réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics définis dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe.*

Or. en

**Amendement 147**  
**Tiemo Wölken**

**Proposition de directive**  
**Considérant 18 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(18 bis) La réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics pour les véhicules utilitaires légers et lourds fixés par la présente directive nécessitera des ressources financières supplémentaires pour les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices. Par conséquent, la politique budgétaire et financière de l'Union devrait permettre une flexibilité suffisante et fournir un soutien financier suffisant aux pouvoirs adjudicateurs et aux entités adjudicatrices. Cela devrait se refléter dans le prochain cadre financier pluriannuel et dans la réglementation concernant le financement durable et les institutions financières de l'Union.*

Or. en

**Amendement 148**  
**Renate Sommer**

**Proposition de directive**  
**Considérant 18 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(18 bis)** *Une part non négligeable des marchés publics concernent les transports publics locaux qui relèvent généralement des pouvoirs publics locaux dont les moyens financiers sont limités. Les règles régissant les marchés publics pour les véhicules propres ne devraient donc pas se traduire par une hausse notable de la charge financière ni par une externalisation des coûts qui se présentent, en augmentant le prix des tickets et les taxes locales ou en réduisant l'offre de transports publics.*

Or. en

**Amendement 149**  
**Francesc Gambús**

**Proposition de directive**  
**Considérant 18 bis (nouveau)**

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(18 bis)** *L'Union doit protéger les constructeurs européens de la concurrence déloyale des pays tiers dans lesquels les constructeurs de l'Union n'ont pas accès aux appels d'offres pour l'achat, le crédit-bail, la location ou la location-vente de véhicules de transport routier. Par conséquent, la Commission devrait analyser les pratiques de concurrence déloyale dans les pays tiers, et prendre les mesures nécessaires pour assurer la protection de l'industrie européenne.*

Or. en

**Amendement 150**  
**Pavel Poc**

**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 par un organisme de droit public** à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions».

Or. en

*Justification*

*La directive devrait uniquement s'appliquer aux organismes de droit public. Les entités qui exercent leurs activités et qui se font concurrence dans des conditions normales de marché, c'est-à-dire qui recherchent la réalisation d'un profit, qui supportent les pertes résultant de l'exercice de leurs activités et qui utilisent des véhicules à des fins industrielles ou commerciales, ne devraient pas être couvertes par la directive. Dans le cas contraire, elles se trouveraient dans une situation inégale par rapport aux entreprises de même taille qui ne sont pas soumises à l'obligation d'appliquer les procédures de passation de marché prévues dans les directives 2014/24/UE et 2014/25/UE.*

**Amendement 151**  
**Nicola Caputo, Massimo Paolucci**

**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 par les services publics** à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions.

Or. it

**Amendement 152**  
**Renate Sommer**

**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 par les services publics** à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions».

Or. en

*Justification*

*Il est précisé dans le titre que la directive concerne les véhicules utilisés dans les services publics.*

**Amendement 153**  
**Claude Turmes**

**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 **à très faibles émissions et économes en énergie**».

Or. en

**Amendement 154**  
**Jan Huitema, Fredrick Federley, Nils Torvalds**

**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 ***dans les marchés publics*** à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions».

Or. en

**Amendement 155**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)**  
Directive 2009/33/CE  
Article 1 – alinéa 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***(1 bis) À l'article premier, le paragraphe suivant est inséré:***

***«En vue de la réalisation de ses objectifs environnementaux, la présente directive promeut l'utilisation et les achats publics de batteries durables et recyclables, intégralement produites à partir d'énergies renouvelables, dotées d'une forte puissance, d'une haute densité énergétique et d'une capacité de recharge rapide, ayant une incidence environnementale faible ainsi qu'une recyclabilité importante et composées de matières premières provenant de sources durables. Concernant l'acquisition de véhicules électriques à batterie, les autorités adjudicatrices appliquent la méthode du calcul du coût du cycle de vie, conformément à l'article 83 de la directive 2014/25/UE.»***

Or. en

**Amendement 156**  
**Lukas Mandl**

**Proposition de directive**

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

Directive 2009/33/CE

Article 2

*Texte en vigueur*

*Amendement*

**Article 2**

***L'article 2 est remplacé par le texte suivant:***

***Exemptions***

***«1. Les États membres peuvent exempter des prescriptions fixées dans la présente directive les contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-achat des véhicules suivants:***

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.**

***a) les véhicules utilisés pour des services de transport en ambulance ou utilisés dans le cadre des activités liées à l'évacuation des eaux usées, à la protection contre les inondations, ou au service des eaux, du gaz et de l'électricité, et à l'entretien et à la surveillance de la voirie;***

***b) les véhicules visés à l'article 2, paragraphe 3, de la directive 2007/46/CE;***

***2. Les États membres peuvent exempter des prescriptions fixées dans la présente directive les contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-achat de véhicules utilisés pour des services de transport par autocar.»***

Or. en

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

*Justification*

*Les exemptions antérieures sont insuffisantes (elles ne couvrent par exemple pas le transport d'urgence en ambulance).*

**Amendement 157**  
**Arne Gericke**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 1 bis (nouveau)**  
Directive 2009/33/CE  
Article 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(1 bis) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:**

**«Exemptions**

***Les États membres peuvent exempter des prescriptions fixées dans la présente directive l'achat, le crédit-bail, la location ou la location-vente des 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.»***

Or. de

**Amendement 158**  
**Arne Gericke**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 1 ter (nouveau)**  
Directive 2009/33/CE  
Article 2

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(1 ter) L'article 2 est remplacé par le texte suivant:**

**«Exemptions**

***Les États membres peuvent exempter des prescriptions fixées dans la présente directive l'achat, le crédit-bail, la location ou la location-vente des 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, ainsi que***

**Amendement 159**  
**Werner Langen, Jens Gieseke**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 2**  
Directive 2009/33/CE  
Article 3 – 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, **de location-achat** ou de **rénovation** de véhicules de transport routier **utilisés dans les services publics** conclus **à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025**:

*Justification*

*Les contrats en cours doivent être protégés; la nouvelle législation ne peut avoir de répercussions sur ces derniers. En outre, étant donné que la préparation des marchés publics demande du temps, une période d'adaptation est nécessaire pour permettre aux autorités de modifier les procédures internes et d'acquiescer les fonds supplémentaires nécessaires.*

**Amendement 160**  
**Renate Sommer**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 2**  
Directive 2009/33/CE  
Article 3 – 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

*Amendement*

La présente directive s'applique aux **nouveaux** contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location, **de location-achat** ou de **rénovation** de véhicules de transport

de transport routier conclus:

routier *utilisés dans les services publics*  
conclus *à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2025*:

Or. en

*Justification*

*Les contrats en cours doivent être protégés et ne peuvent être concernés par la nouvelle législation. En outre, étant donné que la préparation des marchés publics demande du temps, une période d'adaptation est nécessaire pour permettre aux autorités de modifier les procédures internes et d'acquérir les fonds supplémentaires nécessaires.*

**Amendement 161**

**Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 2**

Directive 2009/33/CE

Article 3 – 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, **de** location-achat ou de **mise à niveau** de véhicules de transport routier conclus **à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2025**:

Or. de

**Amendement 162**

**Gabriele Preuß**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 2**

Directive 2009/33/CE

Article 3 – 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

*Amendement*

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

de transport routier conclus:

routier *utilisés dans les services publics*  
conclus:

Or. en

### **Amendement 163**

**Nicola Caputo, Massimo Paolucci**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 2**

Directive 2009/33/CE

Article 3 – 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 contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-achat de véhicules de transport routier *utilisés par les services publics* conclus:

Or. it

### **Amendement 164**

**Ivo Belet**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 2**

Directive 2009/33/CE

Article 3 – 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 contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-achat de véhicules de transport routier *et de pneus* conclus:

Or. en

### **Amendement 165**

**Jan Huitema, Fredrick Federley, Nils Torvalds**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 2**  
Directive 2009/33/CE  
Article 3 – 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 de véhicules de transport routier conclus:

Or. en

**Amendement 166**  
**Pavel Poc**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 2**  
Directive 2009/33/CE  
Article 3 – point a

*Texte proposé par la Commission*

a) par des pouvoirs adjudicateurs ou des entités adjudicatrices, dans la mesure où ils sont soumis à l'obligation d'appliquer les procédures de passation de marché prévues dans les directives 2014/24/UE et 2014/25/UE;

*Amendement*

a) par des pouvoirs adjudicateurs ou des entités adjudicatrices, dans la mesure où ils sont soumis à l'obligation d'appliquer les procédures de passation de marché prévues dans les directives 2014/24/UE et 2014/25/UE **et n'ont pas de caractère industriel ou commercial;**

Or. en

*Justification*

*La directive devrait uniquement s'appliquer aux organismes de droit public. Les entités qui exercent leurs activités et qui se font concurrence dans des conditions normales de marché, c'est-à-dire qui recherchent la réalisation d'un profit, qui supportent les pertes résultant de l'exercice de leurs activités et qui utilisent des véhicules à des fins industrielles ou commerciales, ne devraient pas être couvertes par la directive. Dans le cas contraire, elles se trouveraient dans une situation inégale par rapport aux entreprises de même taille qui ne sont pas soumises à l'obligation d'appliquer les procédures de passation de marché prévues dans les directives 2014/24/UE et 2014/25/UE.*

**Amendement 167**  
**Christofer Fjellner**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 2**  
Directive 2009/33/CE  
Article 3 – point b

*Texte proposé par la Commission*

b) par des opérateurs pour l'exécution **d'obligations** de service public dans le cadre d'un contrat de service public, au sens du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil<sup>13</sup>;

---

<sup>13</sup> 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).

*Amendement*

b) par des opérateurs pour l'exécution **de nouvelles obligations** de service public dans le cadre d'un contrat de service public, au sens du règlement (CE) n° 1370/2007 du Parlement européen et du Conseil<sup>13</sup>, **achevé après la mise en application de la présente directive**;

---

<sup>13</sup> 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).

Or. en

**Amendement 168**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 2**  
Directive 2009/33/CE  
Article 3 – point c

*Texte proposé par la Commission*

c) aux contrats de services publics portant sur des services de transport figurant dans le tableau 1 de l'annexe qui excèdent un seuil à établir par les États membres ne dépassant pas le montant des seuils fixé par l'article 4 de la directive 2014/24/UE et l'article 15 de la directive

*Amendement*

c) aux contrats de services publics portant sur des services de transport figurant dans le tableau 1 de l'annexe qui excèdent un seuil à établir par les États membres ne dépassant pas le montant des seuils fixé par l'article 4 de la directive 2014/24/UE et l'article 15 de la directive

2014/25/UE.».

2014/25/UE *et conformément aux méthodes de calcul de la valeur estimée du marché établies à l'article 5 de la directive 2014/24/UE et à l'article 16 de la directive 2014/25/UE.».*

Or. en

### **Amendement 169**

**Andrzej Grzyb**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 2**

Directive 2009/33/CE

Article 3 – point c bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*c bis) par les institutions, organes et organismes de l'Union européenne*

Or. en

### **Amendement 170**

**Karin Kadenbach**

#### **Proposition de directive**

##### **Article 1 – alinéa 1 – point 2**

Directive 2009/33/CE

Article 3 – point c bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*c bis) par les opérateurs bénéficiant d'aides d'État pour la prestation de services de transport.*

Or. de

#### *Justification*

*L'acceptation sur le marché de véhicules propres au moyen d'un objectif minimal pour les marchés publics n'est légitime que si le droit aux aides est également justifié. Les services de transport opérés grâce aux contributions des contribuables devraient en tout état de cause*

*relever de la présente directive. Cela crée des conditions de concurrence équitables pour l'économie sociale et l'économie à but lucratif.*

**Amendement 171**  
**Francesc Gambús**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 3**

Directive 2009/33/CE

Article 4 – alinéa 1 – point 4 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

4. «véhicule propre»,

4. «véhicule propre», ***un véhicule de la catégorie M1, M2, M3, N1, N2 ou N3 utilisant l'un des carburants de substitution énumérés à l'article 2, point 1, de la directive 2014/94/UE. Le cas échéant, il doit répondre à la norme EURO 6, ou à celle qui lui succédera, et aux exigences du règlement (UE) 2017/1151 de la Commission.***

Or. en

**Amendement 172**  
**Ulrike Müller, Gesine Meissner**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 3**

Directive 2009/33/CE

Article 4 – alinéa 1 – point 4 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

4. «véhicule propre»,

4. «véhicule propre», ***un véhicule de la catégorie M1, M2, M3, N1, N2 ou N3 utilisant l'un des carburants de substitution tels que définis à l'article 2, paragraphe 1, point 1, de la directive 2014/94/UE. Un véhicule rénové afin de respecter ces exigences est également considéré comme un «véhicule propre».***

**Amendement 173**  
**Kateřina Konečná**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 3**

Directive 2009/33/CE

Article 4 – alinéa 1 – point 4 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

4. «véhicule propre»,

4. «véhicule propre», **un véhicule de catégorie M1, M2, M3, N1, N2 ou N3, utilisant des carburants tels que définis à l'article 2, point 1, de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs;**

Or. en

*Justification*

*Afin de réduire les émissions du transport routier de la manière la plus efficace possible, des véhicules à émissions nulles et à faibles émissions seront nécessaires. En outre, les investissements dans des infrastructures pour carburants alternatifs réalisés conformément aux exigences de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs devraient être pris en compte. Par conséquent, il conviendrait d'inclure tous les systèmes de propulsion de substitution et de veiller à la cohérence entre les deux directives.*

**Amendement 174**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 3**

Directive 2009/33/CE

Article 4 – alinéa 1 – point 4 – partie introductive

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

4. «véhicule **propre**»,

4. «véhicule **à très faibles émissions**»,

Or. en

**Amendement 175**  
**Francesc Gambús**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 3**

Directive 2009/33/CE

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

a) *un véhicule de catégorie M1 ou M2 dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/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* **supprimé**

Or. en

**Amendement 176**  
**Kateřina Konečná**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 3**

Directive 2009/33/CE

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

a) *un véhicule de catégorie M1 ou M2 dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/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* **supprimé**

Or. en

## Amendement 177

Ulrike Müller, Gesine Meissner

### Proposition de directive

#### Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 2009/33/CE

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

a) *un véhicule de catégorie M1 ou M2 dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/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*

*supprimé*

Or. en

## Amendement 178

Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh

### Proposition de directive

#### Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 2009/33/CE

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

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

a) *un véhicule de catégorie M1 ou M2 dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/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*

a) *un véhicule de catégorie M1 ou M2 défini dans le tableau 2 de l'annexe, ou*

Or. it

## Amendement 179

Elisabetta Gardini

## Proposition de directive

### Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 2009/33/CE

Article 4 – 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 CO<sub>2</sub>/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 de catégorie M1 ou M2 **visé** dans le tableau 2 de l'annexe, ou

Or. en

## Amendement 180

Lukas Mandl

## Proposition de directive

### Article 1 – alinéa 1 – point 3

Directive 2009/33/CE

Article 4 – 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 CO<sub>2</sub>/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 ***neuf ou remis en état*** de catégorie M1 ou M2 dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/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

Or. en

### *Justification*

*Outre les véhicules neufs, les véhicules remis en état devraient également être couverts par les objectifs fixés par la directive.*

## **Amendement 181**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 3**

Directive 2009/33/CE

Article 4 – 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 CO<sub>2</sub>/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 de catégorie **L**, M1 ou M2 dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/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

Or. en

## **Amendement 182**

**Seb Dance**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 3**

Directive 2009/33/CE

Article 4 – 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 CO<sub>2</sub>/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 de catégorie **L**, M1 ou M2 dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/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

Or. en

#### *Justification*

*Rien ne justifie que les véhicules de catégorie L (véhicules à 2 ou à 3 roues tels que les motos et les scooters) ne relèvent pas du champ d'application de la directive. En raison de leur*

*petite taille et de leur légèreté, l'électrification de ces véhicules est relativement facile, leurs besoins en énergie embarquée sont faibles et leurs batteries sont petites, ce qui permet de réduire les coûts et le temps de recharge. En outre, ils peuvent être utilisés comme option viable pour remplacer les voitures et camionnettes pour certains services tels que la distribution postale.*

**Amendement 183**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 3**

Directive 2009/33/CE

Article 4 – 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 CO<sub>2</sub>/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 de catégorie **L**, M1 ou M2 dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/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

Or. en

**Amendement 184**  
**Ulrike Müller, Gesine Meissner**

**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 CO<sub>2</sub>/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***

*Amendement*

***supprimé***

*l'annexe, ou*

Or. en

**Amendement 185**  
**Kateřina Konečná**

**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*

*Amendement*

*b) un véhicule de catégorie NI dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/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*

*supprimé*

Or. en

**Amendement 186**  
**Francesc Gambús**

**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*

*Amendement*

*b) un véhicule de catégorie NI dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/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*

*supprimé*

**Amendement 187**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh**

**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 CO<sub>2</sub>/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*

b) un véhicule de catégorie N1 ***défini*** dans le tableau 2 de l'annexe, ou

Or. it

**Amendement 188**

**Elisabetta Gardini**

**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 CO<sub>2</sub>/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*

b) un véhicule de catégorie N1 ***visé*** dans le tableau 2 de l'annexe, ou

Or. en

**Amendement 189**  
**Lukas Mandl**

**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 CO<sub>2</sub>/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*

b) un véhicule ***neuf ou remis en état*** de catégorie N1 dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/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

Or. en

**Amendement 190**  
**Ulrike Müller, Gesine Meissner**

**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*

***supprimé***

Or. en

**Amendement 191**  
**Kateřina Konečná**

**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*

*Amendement*

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

Or. en

**Amendement 192**  
**Francesc Gambús**

**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*

*Amendement*

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

Or. en

**Amendement 193**

**Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen**

**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*

*Amendement*

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

c) un véhicule de catégorie M3, N2 ou N3 défini dans le tableau 3 de l'annexe, **qui utilise un des carburants de substitution visés à l'article 2, point 1, de la directive 2014/94/UE, y compris les véhicules hybrides dans lesquels l'électricité est utilisée pour certaines parties**

*opérationnelles uniquement.*

Or. de

## **Amendement 194**

**Renate Sommer**

### **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 de catégorie M3, N2 ou N3 *qui fonctionne aux carburants alternatifs tels que définis à l'article 2, point 1) de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, y compris les véhicules hybrides, dans lesquels l'électricité n'est utilisée que pour une part de l'utilisation du véhicule.*»

Or. en

## **Amendement 195**

**Werner Langen, Jens Gieseke**

### **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 de catégorie M3, N2 ou N3 *qui fonctionne aux carburants alternatifs tels que définis à l'article 2, premier paragraphe, point 1), de la directive 2014/94/UE, y compris les véhicules hybrides, dans lesquels l'électricité n'est utilisée que pour une part de l'utilisation du véhicule.*»

*Justification*

*La liste des technologies mises en avant par la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (2014/94/UE) comprend déjà les technologies les plus propres. L'établissement d'un lien entre la directive sur les véhicules propres et cette directive permet d'améliorer la cohérence de ces deux directives et de protéger les investissements dans les infrastructures déjà effectués au titre de la directive 2014/94/UE. Si la définition est modifiée, l'acte délégué établissant la définition des véhicules utilitaires lourds n'est plus nécessaire, et les articles 4 bis et 8 bis peuvent dès lors être supprimés.*

**Amendement 196**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**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 de catégorie M3, N2 ou N3 *dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/km et les émissions de polluants en conditions de conduite réelles se situent en deçà d'un pourcentage des limites d'émission applicables définies* dans le tableau 3 de *l'annexe*.».

**Amendement 197**

**Claude Turmes**

**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

*Amendement*

c) un véhicule de catégorie M3, N2 ou N3 *dont les émissions maximales à*

N3 *défini* dans le tableau 3 de *l'annexe*.».

*l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/km et les émissions de polluants en conditions de conduite réelles se situent en deçà d'un pourcentage des limites d'émission applicables définies dans le tableau 3 de l'annexe.*».

Or. en

**Amendement 198**  
**Christofer Fjellner**

**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 de catégorie M3, *classe 1 (tel que défini par le règlement de l'ONU n°107)*, N2 ou N3 *fonctionnant avec des carburants de substitution tels que définis à l'article 2, paragraphe 1, de la directive 2014/94/UE, et énumérés* dans le tableau 3 de l'annexe 1.

Or. en

**Amendement 199**  
**Lukas Mandl**

**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 *neuf ou remis en état* de catégorie M3, N2 ou N3 *défini* dans le tableau 3 de l'annexe.».

Or. en

**Amendement 200**  
**Claude Turmes**

**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. « véhicule rénové selon la norme des véhicules à très faibles émissions », un véhicule dont le moteur a subi, partiellement ou totalement, des modifications à l'aide de technologies de réduction de la pollution et/ou d'économie de carburant, dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en g de CO<sub>2</sub>/km et les émissions de polluants en conditions de conduite réelles se situent en deçà d'un pourcentage des limites d'émission applicables définies dans le tableau 3 de l'annexe. Ces modifications comprennent les technologies de traitement des gaz d'échappement telles que la réduction catalytique sélective, ainsi que les technologies de limitation de la consommation telles que l'hybridation, ou encore des modifications plus importantes en faveur de technologies utilisant l'électricité ou l'hydrogène.***

Or. en

*Justification*

*Certaines technologies de mise à niveau peuvent potentiellement réduire sensiblement les émissions de NOx. Il importe donc de continuer à promouvoir et à mettre en œuvre la mise à niveau des équipements pour réduire les émissions de NOx dans les zones de contrôle de la qualité de l'air les plus touchées par les émissions de polluants de véhicules utilitaires légers et lourds.*

**Amendement 201**

**Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen**

**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. véhicule mis aux normes d'un véhicule propre, dont le moteur a été mis aux normes d'un véhicule propre au sens du présent article, paragraphe 1, point 4.**

Or. de

**Amendement 202**

**Seb Dance, Tiemo Wölken**

**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. «véhicule rénové selon la norme d'un véhicule propre», un véhicule dont le moteur a été rénové selon la norme d'un véhicule propre au sens de l'article 4 de la présente directive.**

Or. en

**Amendement 203**

**Andrzej Grzyb**

au nom du groupe PPE

**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.** «hydrogène provenant de sources renouvelables», l'hydrogène produit à partir d'énergie renouvelable ou en tant que sous-produit de procédés industriels, ou produit à partir de gaz résiduaux.

Or. en

**Amendement 204**

**Ivo Belet**

**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.** «Pneus de catégorie supérieure», les pneumatiques classés C et au-dessus pour la résistance au roulement et l'adhérence sur sol mouillé aux termes du règlement sur l'étiquetage des pneumatiques<sup>1bis</sup>

---

<sup>1bis</sup> Règlement (CE) n° 1222/2009, Article 10.

Or. en

**Amendement 205**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**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.** «véhicule à émissions nulles», un véhicule à émissions nulles de CO<sub>2</sub>, de NO<sub>x</sub> et de particules fines à

*l'échappement.*

Or. en

**Amendement 206**  
**Francesc Gambús**

**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.** *«véhicule à émissions nulles», un véhicule à émissions nulles de CO<sub>2</sub>, de NOx et de particules fines à l'échappement.*

Or. en

**Amendement 207**  
**Lukas Mandl**

**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.** *« service d'autocar », un service de transport routier de voyageurs roulant plus de 300 km par jour;*

Or. en

**Amendement 208**  
**Claude Turmes**

**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.** « *batterie durable et recyclable* », une batterie pour laquelle le processus de fabrication et l'acquisition de matériaux laissent une empreinte environnementale négligeable et qui peut être largement recyclée.

Or. en

**Amendement 209**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**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 rénové selon la norme à émissions nulles* », un véhicule à émissions nulles de CO<sub>2</sub>, de NO<sub>x</sub> et de particules fines à l'échappement après rénovation.

Or. en

**Amendement 210**  
**Ivo Belet**

**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.** « *Pneus rechapés* », des pneumatiques usagés reconditionnés en remplaçant la bande de roulement usée

*par un nouveau matériau<sup>1bis</sup>.*

---

*1bis Règlement (CE) xxxx (proposition du 17.5.2018 abrogeant le règlement n° 1222/2009, cf 2018/0148 (COD))*

Or. en

## **Amendement 211**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

### **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.**      *«mise à niveau des équipements», toute modification du moteur d'un véhicule en vue de l'installation de technologies de réduction de la pollution et/ou d'économie de carburant; en font également partie les technologies de traitement des gaz d'échappement telles que la réduction catalytique sélective, ainsi que les technologies de limitation de la consommation telles que l'hybridation, ou encore des modifications plus importantes en faveur de technologies utilisant l'électricité ou l'hydrogène.*

Or. en

## **Amendement 212**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh**

### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 4**

Directive 2009/33/CE

Article 4 bis

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(4) L'article 4 bis suivant est inséré:** **supprimé**

«Article 4 bis

***Délégation de pouvoirs***

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 bis afin d'actualiser le tableau 3 de l'annexe en y indiquant les seuils d'émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement et de polluants atmosphériques pour les véhicules utilitaires lourds lorsque les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules seront en vigueur au niveau de l'Union.».

Or. it

**Amendement 213**  
**Kateřina Konečná**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 4**  
Directive 2009/33/CE  
Article 4 bis

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(4) L'article 4 bis suivant est inséré:** **supprimé**

«Article 4 bis

***Délégation de pouvoirs***

***La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 bis afin d'actualiser le tableau 3 de l'annexe en y indiquant les seuils d'émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement et de polluants atmosphériques pour les véhicules utilitaires lourds lorsque les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules seront en vigueur au niveau de l'Union.».***

Or. en

*Justification*

*En relation avec la définition de « véhicule propre ».*

**Amendement 214**  
**Renate Sommer**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 4**  
Directive 2009/33/CE  
Article 4 bis

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(4) L'article 4 bis suivant est inséré:** **supprimé**

«Article 4 bis

***Délégation de pouvoirs***

***La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 bis afin d'actualiser le tableau 3 de l'annexe en y indiquant les seuils d'émissions de CO2 à l'échappement et de polluants atmosphériques pour les véhicules utilitaires lourds lorsque les normes de performance en matière d'émissions de CO2 de ces véhicules seront en vigueur au niveau de l'Union.».***

Or. en

**Amendement 215**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 4**  
Directive 2009/33/CE  
Article 4 bis

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(4) L'article 4 bis suivant est inséré:** **supprimé**

«Article 4 bis

*Délégation de pouvoirs*

*La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 bis afin d'actualiser le tableau 3 de l'annexe en y indiquant les seuils d'émissions de CO2 à l'échappement et de polluants atmosphériques pour les véhicules utilitaires lourds lorsque les normes de performance en matière d'émissions de CO2 de ces véhicules seront en vigueur au niveau de l'Union.».*

Or. en

**Amendement 216**  
**Francesc Gambús**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 4**  
Directive 2009/33/CE  
Article 4 bis

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(4) *L'article 4 bis suivant est inséré:* **supprimé**  
«Article 4 bis

*Délégation de pouvoirs*

*La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 bis afin d'actualiser le tableau 3 de l'annexe en y indiquant les seuils d'émissions de CO2 à l'échappement et de polluants atmosphériques pour les véhicules utilitaires lourds lorsque les normes de performance en matière d'émissions de CO2 de ces véhicules seront en vigueur au niveau de l'Union.».*

Or. en

**Amendement 217**  
**Lukas Mandl**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 4**  
Directive 2009/33/CE  
Article 4 bis

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(4) *L'article 4 bis suivant est inséré:* *supprimé*

«Article 4 bis

***Délégation de pouvoirs***

***La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 bis afin d'actualiser le tableau 3 de l'annexe en y indiquant les seuils d'émissions de CO2 à l'échappement et de polluants atmosphériques pour les véhicules utilitaires lourds lorsque les normes de performance en matière d'émissions de CO2 de ces véhicules seront en vigueur au niveau de l'Union.»***

Or. en

**Amendement 218**  
**Ulrike Müller, Gesine Meissner**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 4**  
Directive 2009/33/CE  
Article 4 bis

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(4) *L'article 4 bis suivant est inséré:* *supprimé*

«Article 4 bis

***Délégation de pouvoirs***

***La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 bis afin d'actualiser le tableau 3 de l'annexe en y indiquant les seuils d'émissions de CO2 à l'échappement et de polluants atmosphériques pour les véhicules utilitaires lourds lorsque les***

*normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules seront en vigueur au niveau de l'Union.».*

Or. en

**Amendement 219**  
**Seb Dance**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 4**  
Directive 2009/33/CE  
Article 4 bis

*Texte proposé par la Commission*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 bis afin d'actualiser le tableau 3 de l'annexe en y indiquant les seuils d'émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement et de polluants atmosphériques pour les véhicules utilitaires lourds lorsque les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules seront en vigueur au niveau de l'Union.».

*Amendement*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 bis afin d'actualiser le tableau 3 de l'annexe en y indiquant les seuils d'émissions de CO<sub>2</sub> à l'échappement et de polluants atmosphériques pour les véhicules utilitaires lourds lorsque les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules seront en vigueur au niveau de l'Union.» *Ces seuils ne devraient pas représenter plus de 50% en pourcentage des normes pertinentes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> et être immédiatement applicables à compter de l'adoption de l'acte délégué.*

Or. en

**Amendement 220**  
**Jytte Guteland**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 4**  
Directive 2009/33/CE  
Article 4 bis

*Texte proposé par la Commission*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec ***l'article 8 bis afin d'actualiser*** le tableau 3 de ***l'annexe*** en y indiquant les seuils ***d'émissions*** de CO<sub>2</sub> à ***l'échappement*** et de polluants atmosphériques pour les véhicules utilitaires lourds lorsque les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules seront en vigueur au niveau de ***l'Union***.».

*Amendement*

La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec ***l'article 8 bis afin d'actualiser*** le tableau 3 de ***l'annexe*** en y indiquant les seuils ***d'émissions*** de CO<sub>2</sub> ***du puits aux roues et à l'échappement*** et de polluants atmosphériques pour les véhicules utilitaires lourds lorsque les normes de performance en matière d'émissions de CO<sub>2</sub> de ces véhicules seront en vigueur au niveau de ***l'Union***.». ***La mise à jour du tableau 3 doit être neutre sur le plan technologique afin d'assurer l'encouragement de diverses solutions et des développements futurs en matière de réduction du CO<sub>2</sub>.***

Or. en

**Amendement 221**

**Fredrick Federley, Nils Torvalds, Jan Huitema**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 4**

Directive 2009/33/CE

Article 4 bis – alinéa 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***La Commission est habilitée à adopter des actes délégués conformément à l'article 8 bis, au plus tard à la fin de 2022, afin de mettre à jour les tableaux 2 et 3 en vue d'introduire des normes d'émission de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie fondées sur une méthodologie introduite par le règlement (CE) n° 715/2007 (refonte).***

Or. en

**Amendement 222**

**Gabriele Preuß**

**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, **la location-vente** ou la **mise à niveau selon la norme du véhicule propre ou à émissions nulles** de véhicules de transport routier **utilisés dans les services 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 **pour les véhicules utilitaires légers** visés dans le tableau 4 de l'annexe et dans le tableau 5 de l'annexe pour les véhicules utilitaires lourds. **Une augmentation du nombre de véhicules ferroviaires urbains, comme les tramways et les métros dans les réseaux publics peut également être prise en compte dans la réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics définis dans le tableau 5 de l'annexe.**

Or. en

**Amendement 223**  
**Renate Sommer**

**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

*Amendement*

1. Les États membres veillent à ce que l'achat, la prise en crédit-bail, la location,

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.

**la location-vente** ou la **mise à niveau selon la norme du véhicule propre ou à émissions nulles** de véhicules de transport routier **utilisés dans les services 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 **pour les véhicules utilitaires légers** visés dans le tableau 4 de l'annexe et dans le tableau 5 de l'annexe pour les véhicules utilitaires lourds. **Une augmentation du nombre de véhicules ferroviaires urbains, comme les tramways et les métros dans les réseaux publics peut également être prise en compte dans la réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics définis dans le tableau 5 de l'annexe.**

Or. en

#### **Amendement 224**

**Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen**

#### **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

#### *Amendement*

1. Les États membres veillent à ce que l'achat, la prise en crédit-bail, la location, la location-vente ou la **mise aux normes du véhicule propre ou à émissions nulles** 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

véhicules utilitaires lourds.

utilitaires légers et dans le tableau 5 de l'annexe pour les véhicules utilitaires lourds. *L'augmentation du nombre de métros, de tramways et de véhicules légers sur rail dans les transports publics locaux peut également être prise en compte pour atteindre le quota du tableau 5 de l'annexe 1*

Or. de

## **Amendement 225**

**Seb Dance**

### **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 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. *Ces objectifs sont exprimés en pourcentage minimal de véhicules propres du nombre total de véhicules de transport routier couverts par les contrats visés à l'article 3, signés après la date d'application de la présente directive.*

Or. en

## **Amendement 226**

**Karin Kadenbach**

**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 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 ***ainsi que les services de transport*** visés à l'article 3 de la présente directive répondent aux objectifs minimaux en matière de marchés publics ***et de services de transport bénéficiant d'aides d'État*** 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.

Or. de

**Amendement 227**

**Merja Kyllönen**

**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

*Amendement*

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.

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 1* pour les véhicules utilitaires lourds ***et prévoient des dispositions contractuelles garantissant l'utilisation réelle de carburants de substitution.***

Or. en

### *Justification*

*Afin de tenir compte des conditions géographiques nationales et régionales dans les pays périphériques, les États membres devraient pouvoir imposer des exigences moins strictes pour les marchés publics des transports, car l'électricité n'est pas toujours une solution dans les zones à faible densité de population, à cause des problèmes d'infrastructures.*

## **Amendement 228** **Claude Turmes**

**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, ***la location-vente*** ou la ***rénovation de l'équipement selon la norme du véhicule à émissions très basses*** 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 ***pour les véhicules utilitaires légers propres et à émissions nulles*** visés dans le tableau 4 de l'annexe et dans le tableau 5 de l'annexe pour les véhicules utilitaires lourds.

Or. en

**Amendement 229**  
**Seb Dance, Tiemo Wölken**

**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, **la location-vente** ou la **rénovation selon la norme du véhicule propre ou à émissions nulles** 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 **pour les véhicules utilitaires légers** visés dans le tableau 4 de l'annexe et dans le tableau 5 de l'annexe pour les véhicules utilitaires lourds.

Or. en

**Amendement 230**  
**Pavel Poc**

**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

*Amendement*

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 **utilisés par des services publics** ainsi que les contrats de service public portant sur le transport public de

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.

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.

Or. en

### *Justification*

*La directive devrait uniquement s'appliquer aux organismes de droit public. Les entités qui exercent leurs activités et qui se font concurrence dans des conditions normales de marché, c'est-à-dire qui recherchent la réalisation d'un profit, qui supportent les pertes résultant de l'exercice de leurs activités et qui utilisent des véhicules à des fins industrielles ou commerciales, ne devraient pas être couvertes par la directive. Dans le cas contraire, elles se trouveraient dans une situation inégale par rapport aux entreprises de même taille qui ne sont pas soumises à l'obligation d'appliquer les procédures de passation de marché prévues dans les directives 2014/24/UE et 2014/25/UE.*

### **Amendement 231**

**Nicola Caputo, Massimo Paolucci**

#### **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 de véhicules de transport routier **utilisés par les services 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.

Or. it

**Amendement 232**

**Andrzej Grzyb**

au nom du groupe PPE

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Directive 2009/33/CE

Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***1 bis. Les objectifs minimaux en matière de marchés publics visés dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe sont appliqués aux dates énumérées dans ces tableaux, et sont réalisés dans des délais de trois ans suivis du rapport visé à l'article 10, paragraphe 1, de la présente directive.***

***La date de l'aboutissement de la procédure de passation de marchés publics, du fait de la signature du contrat, est considérée comme la date du marché public contribuant au respect de l'obligation.***

Or. en

**Amendement 233**

**Claude Turmes**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Directive 2009/33/CE

Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***1 bis. Les véhicules produits par des fabricants établis dans des pays tiers où les fabricants de l'Union n'ont pas accès***

*aux appels d'offres pour l'achat, la location ou la location-vente de véhicules de transport routier ne sont pas pris en compte pour la réalisation des objectifs minimaux en matière de marchés publics définis dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe.*

Or. en

**Amendement 234**

**Ivo Belet**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Directive 2009/33/CE

Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*1 bis. Les pneus fournis pour les véhicules relevant de l'article 3 de la présente directive répondent aux objectifs minimaux en matière de marchés publics visés dans les tableaux 6 et 7 de l'annexe.*

Or. en

**Amendement 235**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Directive 2009/33/CE

Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*1 bis. Les objectifs en matière de marchés publics devraient être atteints aux dates indiquées dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe, et prouvés du fait de la signature du contrat.*

*Justification*

*Il convient de préciser que les objectifs en matière de marchés publics de véhicules à très faibles émissions doivent être réalisés respectivement pour 2025 et 2030.*

**Amendement 236**

**Ulrike Müller, Gesine Meissner**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Directive 2009/33/CE

Article 5 – paragraphe 1 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

***1 bis. Les États membres veillent à ce que les dispositions soient appliquées pour éviter une charge excessive pour les opérateurs de très petites flottes.***

Or. en

**Amendement 237**

**Claude Turmes**

**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. La mise à niveau des équipements des véhicules des catégories M3, N2 et N3 peut être comptabilisée aux fins de la réalisation des objectifs figurant dans le tableau 5 jusqu'au 31 décembre 2021.***

Or. en

**Amendement 238**

Claude Turmes

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Directive 2009/33/CE

Article 5 – paragraphe 1 quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**1 quater.** *Les objectifs minimaux en matière de marchés publics visés dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe s'appliquent, à partir des dates figurant dans ces tableaux, à tous les contrats nouvellement signés qui relèvent de la présente directive. La date de l'aboutissement de la procédure de passation de marchés publics, du fait de la signature du contrat, est considérée comme la date du marché public contribuant au respect de l'obligation.*

Or. en

**Amendement 239**

Merja Kyllönen

**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 de l'État membre 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 la capacité à atteindre les mêmes résultats environnementaux avec d'autres solutions dont il est aussi prouvé***

*qu'elles ont un meilleur rapport coût-efficacité.*

Or. en

*Justification*

*Afin de tenir compte des conditions géographiques nationales et régionales dans les pays périphériques, les États membres devraient pouvoir imposer des exigences moins strictes pour les marchés publics des transports, car l'électricité n'est pas toujours une solution dans les zones à faible densité de population, à cause des problèmes d'infrastructures.*

**Amendement 240**

**Gabriele Preuß**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Directive 2009/33/CE

Article 5 – paragraphe 2

*Texte proposé par la Commission*

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

*Amendement*

2. Les États membres peuvent imposer des exigences minimales **moins** strictes que celles visées dans **l'annexe** de la présente directive **si, après une évaluation approfondie, ils s'attendent à ce que la directive ait des conséquences négatives, comme une stagnation du renouvellement des bus, une réduction de l'offre de transport public ou une augmentation des billets de transport public. Cette action n'est possible qu'après approbation de la Commission européenne.**

Or. en

**Amendement 241**

**Andrzej Grzyb**

au nom du groupe PPE

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Directive 2009/33/CE  
Article 5 – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis.** *Pour chaque période de calcul, les États membres ne sont pas tenus d'atteindre les objectifs visés au paragraphe 1 lorsqu'ils ont atteint, au cours de l'année précédant la période de calcul, le nombre requis de véhicules de la flotte relevant du champ d'application de la présente directive. Ce nombre est mesuré en pourcentage des objectifs correspondants définis dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe à compter de l'année 2025.*

*Le pourcentage demandé est de 20% de l'objectif pertinent pour l'année 2024; 30% de l'objectif pertinent pour 2027; 50% de l'objectif pertinent pour 2030; 75% de l'objectif pertinent pour 2033; 100% de l'objectif pertinent pour 2036; 130% de l'objectif pertinent pour 2039; 160% de l'objectif pertinent pour 2042 et 200% de l'objectif pertinent pour 2045.*

Or. en

**Amendement 242**  
**Merja Kyllönen**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 5**  
Directive 2009/33/CE  
Article 5 – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**2 bis.** *Pour atteindre les objectifs en matière de marchés publics, les entités adjudicatrices fondent l'attribution des marchés sur l'offre économiquement la plus avantageuse, conformément à l'article 82 de la directive 2014/25/UE. Les spécifications de l'offre doivent être*

*définies non seulement en fonction du coût total de possession, mais aussi des autres caractéristiques du véhicule telles que l'accessibilité, l'insertion dans le paysage urbain, les niveaux de bruit, l'efficacité énergétique, la recyclabilité des batteries et des composants du véhicule.*

Or. en

*Justification*

*Les spécifications de l'offre doivent également être définies en fonction d'autres caractéristiques, et pas seulement en fonction du coût total de possession.*

**Amendement 243**  
**Renate Sommer**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 5**  
Directive 2009/33/CE  
Article 5 – paragraphe 2 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*2 bis. Les États membres peuvent imposer des objectifs minimaux moins stricts que ceux visés dans l'annexe de la présente directive si, après une évaluation approfondie, ils s'attendent à ce que la directive ait des conséquences négatives, comme une stagnation du renouvellement des bus, une réduction de l'offre de transport public ou une augmentation des billets de transport public. Ils en informent la Commission et étayent l'exemption.*

Or. en

**Amendement 244**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5**

Directive 2009/33/CE

Article 1 – paragraphe 2 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*2 ter. Les mesures mises en place afin de réaliser les objectifs fixés pour les marchés publics de véhicules à très faibles émissions établis dans la présente directive sont exclues de l'évaluation de la situation budgétaire des États membres (en vertu du volet préventif ou correctif du pacte de stabilité et de croissance)<sup>1bis</sup>;*

---

*<sup>1 bis</sup> Au sens de l'article 5 du règlement (CE) n° 1466/97 du Conseil et de l'article 2 du règlement (CE) n° 1467/97 du Conseil.*

Or. en

**Amendement 245**

**Renate Sommer**

**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*

*Ressources financières*

*1. Les États membres mettent à disposition des instruments de financement suffisants pour la passation de marchés publics relatifs aux véhicules propres et l'installation de leurs infrastructures sur leur territoire. L'établissement des fonds doit faire l'objet d'une évaluation approfondie des besoins*

*financiers des autorités publiques et des entités adjudicatrices liés aux objectifs de marchés publics fixés au niveau national.*

*2. L'Union met à disposition des instruments de financement supplémentaires pour soutenir la pénétration des véhicules propres sur le marché et l'installation de leurs infrastructures dans les États membres. »*

Or. en

**Amendement 246**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 5 bis (nouveau)**  
Directive 2009/33/CE  
Article 5 a (new)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 a) L'article 5 bis suivant est inséré:*

*«Article 5 bis*

*Prise en compte des excédents  
d'économies d'énergie*

*En vertu de la directive 2012/27/UE [telle que modifiée par COM(2016)0761], les mesures d'amélioration de l'efficacité énergétique dans les transports mises en œuvre par les États membres peuvent entrer en ligne de compte au regard du respect des exigences en matière d'économies d'énergie au stade de l'utilisation finale établies par l'article 7 de celle-ci. Les États membres qui vont au-delà de leurs objectifs figurant dans les tableaux 4 et 5 de l'annexe à la présente directive pourront comptabiliser, aux fins de l'article 7 de la directive 2012/27/UE, les économies d'énergie réalisées en sus de leur objectif. À cet effet, la Commission est habilitée à adopter un acte délégué, conformément à*

*l'article 8 bis, afin de compléter la présente directive modifiée en élaborant une méthode standard, y compris pour permettre aux États membres de déterminer leur niveau de référence, afin de calculer la quantité d'énergie excédentaire économisée en sus de leurs objectifs et qui pourrait être prise en compte aux fins de la directive 2012/17/UE. »*

Or. en

**Amendement 247**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**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*

*Mise à niveau des équipements*

*1. En vue de soutenir les zones et les agglomérations qui ne respectent pas la directive 2008/50/CE<sup>1bis</sup>, la Commission et les États membres mettent en place une plateforme de mise à niveau réunissant les autorités locales, les entreprises et toute autre partie prenante concernée afin de déterminer et de mettre en œuvre, pour le 31 décembre 2020 au plus tard, des plans d'action pour la mise à niveau des équipements des véhicules de catégorie M3, N2 et N3.*

*2. La Commission soutient les États membres, les autorités locales et les opérateurs concernés en fournissant des orientations sur l'utilisation, en vue de la mise à niveau, des différents fonds de l'actuel et du futur cadre financier*

*pluriannuel, tels que les Fonds structurels et d'investissement européens ou le mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE).»*

---

*<sup>1bis</sup> Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe (JO ...)*

Or. en

### *Justification*

*Il importe donc de promouvoir et de mettre en œuvre la mise à niveau des équipements pour réduire les émissions de NOx dans les zones de contrôle de la qualité de l'air et les agglomérations les plus touchées par de telles émissions de véhicules utilitaires légers et lourds.*

**Amendement 248**  
**Renate Sommer**

**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 pour carburants de substitution pour les transports publics*

*1. Au plus tard le 31 décembre 2020, la Commission européenne présentera au Parlement européen et au Conseil un plan d'action visant à accélérer la mise en place d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant pour les véhicules utilitaires lourds appartenant aux entreprises de transport dans leurs propres dépôts et zones de maintenance ainsi que dans l'espace public. Ce plan d'action comprend des informations sur*

*les instruments de financement de l'Union disponibles et indique comment un tel soutien peut être apporté malgré les règles européennes en matière d'aides d'État.*

*2. Les instruments de financement européens devraient être révisés en ce sens qu'ils devraient donner la priorité à l'accès au financement pour les petites, moyennes et grandes entreprises de transport public pour remplacer leurs véhicules. »*

Or. en

*Justification*

*Il est important d'accélérer le déploiement de l'infrastructure des véhicules utilitaires lourds avant que les compagnies de bus ne doivent remplir leurs obligations en matière de marchés publics. Par conséquent, la Commission devrait faciliter la mise en place de cette infrastructure et fournir le soutien financier nécessaire. Le financement devrait également être accessible aux petites et moyennes entreprises de transport et aux villes ou régions.*

**Amendement 249**  
**Gabriele Preuß**

**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*

*Ressources financières*

*1. Les États membres mettent à disposition des instruments de financement suffisants pour la passation de marchés publics relatifs aux véhicules propres et l'installation de leurs infrastructures sur leur territoire.*

*L'établissement des fonds doit faire l'objet d'une évaluation approfondie des besoins financiers des autorités publiques et des entités adjudicatrices liés aux objectifs de*

*marchés publics fixés au niveau national.*

*2. L'Union met à disposition des instruments de financement supplémentaires pour soutenir la pénétration des véhicules propres sur le marché et l'installation de leurs infrastructures dans les États membres.*

Or. en

**Amendement 250**

**Tiemo Wölken**

**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*

*Ressources financières*

*1. Les États membres mettent à disposition un financement suffisant pour la passation de marchés publics relatifs aux véhicules propres et l'installation de leurs infrastructures de conserve avec les pouvoirs publics et les entités adjudicatrices.*

*2. L'Union met à disposition des instruments de financement supplémentaires pour soutenir la pénétration des véhicules propres sur le marché et l'installation de leurs infrastructures dans les États membres.*

Or. en

**Amendement 251**

**Birgit Collin-Langen, Sabine Verheyen, Peter Liese, Werner Langen**

**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) «Article 5 bis*

*Ressources financières*

*1. Les États membres devraient fournir des ressources suffisantes à la fois pour l'acquisition de véhicules routiers propres et pour l'implantation des infrastructures connexes. Ces ressources seront mises à disposition à la suite d'une évaluation approfondie des besoins d'aide financière des institutions publiques et devront être conformes aux objectifs des marchés publics*

*2. L'Union européenne devrait accroître son soutien pour promouvoir la diffusion de véhicules propres et l'implantation des infrastructures connexes dans les États membres.*

*3. Les États membres devraient continuer à examiner d'autres possibilités de financer les coûts de diffusion de véhicules routiers propres, par exemple au moyen d'avantages fiscaux.*

Or. de

**Amendement 252**  
**Seb Dance**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 5 ter (nouveau)**  
Directive 2009/33/CE  
Article 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 ter) L'article suivant est inséré:*

*«Article 5 bis*

***Plateforme de l'Union pour la passation de marchés publics transfrontaliers communs en vue de l'acquisition de véhicules de transport routier à faibles émissions et économes en énergie***

***Afin de faciliter la réalisation des objectifs établis à l'annexe de la présente directive et de réaliser des économies d'échelle, la Commission instaure une plateforme de l'Union pour la passation de marchés publics transfrontaliers communs en vue de l'acquisition de véhicules de transport routier à faibles émissions et économes en énergie. Les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices et les opérateurs visés à l'article 3 peuvent y participer afin d'acquérir de tels véhicules ensemble. La Commission veille à ce que cette plateforme soit accessible au public et permette de réunir efficacement toutes les parties intéressées en vue de la mise en commun de leurs ressources. Afin de faciliter la mise en place et l'exécution de tels marchés publics communs, la Commission apporte une assistance technique et élabore des modèles d'accord de coopération. La Commission est habilitée à adopter un acte délégué, conformément à l'article 8 bis, aux fins de l'instauration d'une plateforme de l'Union pour la passation de marchés publics transfrontaliers communs en vue de l'acquisition de véhicules de transport routier à faibles émissions et économes en énergie. »***

Or. en

*Justification*

*Une plateforme pour la passation de marchés publics transfrontaliers pourrait aider les villes à réaliser des économies d'échelle, réduisant ainsi les coûts.*

**Amendement 253**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 5 quater (nouveau)**  
Directive 2009/33/CE  
Article 5 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 quater) L'article suivant est inséré:  
«Article 5 bis*

*Afin de faciliter la réalisation des objectifs établis à l'annexe de la présente directive et de réaliser des économies d'échelle, la Commission instaure une plateforme de l'Union pour la passation de marchés publics transfrontaliers communs en vue de l'acquisition de véhicules de transport routier à très faibles émissions et économes en énergie. Les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices et les opérateurs visés à l'article 3 peuvent y participer afin d'acquérir de tels véhicules ensemble. La Commission veille à ce que cette plateforme soit accessible au public et permette de réunir efficacement toutes les parties intéressées en vue de la mise en commun de leurs ressources. Afin de faciliter la mise en place et l'exécution de tels marchés publics communs, la Commission apporte une assistance technique et élabore des modèles d'accord de coopération. La Commission est habilitée à adopter un acte délégué, conformément à l'article 8 bis, aux fins de l'instauration d'une plateforme de l'Union pour la passation de marchés publics transfrontaliers communs en vue de l'acquisition de véhicules de transport routier à très faibles émissions et économes en énergie. »*

Or. en

**Amendement 254**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**

**Article 1 – alinéa 1 – point 5 ter (nouveau)**

Directive 2009/33/CE

Article 5 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 ter) L'article suivant est inséré:*

*«Article 5 ter*

*Plateforme européenne pour la passation de marchés publics transfrontaliers communs en vue de l'acquisition de véhicules de transport routier à très faibles émissions et économes en énergie*

*Afin de faciliter la réalisation des objectifs établis à l'annexe de la présente directive et de réaliser des économies d'échelle, la Commission instaure une plateforme de l'Union pour la passation de marchés publics transfrontaliers communs en vue de l'acquisition de véhicules de transport routier à très faibles émissions et économes en énergie. Les pouvoirs adjudicateurs ou les entités adjudicatrices et les opérateurs visés à l'article 3 peuvent y participer afin d'acquérir de tels véhicules ensemble. La Commission veille à ce que cette plateforme soit accessible au public et permette de réunir efficacement toutes les parties intéressées en vue de la mise en commun de leurs ressources. Afin de faciliter la mise en place et l'exécution de tels marchés publics communs, la Commission apporte une assistance technique et élabore des modèles d'accord de coopération. La Commission est habilitée à adopter un acte délégué, conformément à l'article 8 bis, aux fins de l'instauration d'une plateforme de l'Union pour la passation de marchés publics transfrontaliers communs en vue de l'acquisition de véhicules de transport routier à très faibles émissions et économes en énergie. »*

**Amendement 255**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 5 quater (nouveau)**  
Directive 2009/33/CE  
Article 5 quater (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(5 quater) L'article suivant est inséré:*

*«Article 5 quater*

*Méthode de comptage des émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie et des émissions de CO<sub>2</sub> «du puits à la roue» des véhicules.*

- 1. Le 1<sup>er</sup> juillet 2019 au plus tard, la Commission propose une méthode de comptage des émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie et des émissions de CO<sub>2</sub> «du puits à la roue» des véhicules.*
- 2. La Commission est habilitée à adopter, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2020, des actes délégués en conformité avec l'article 8 bis afin de mettre à jour les tableaux 3, 4 et 5 de l'annexe, selon la méthode devant être instituée conformément au paragraphe 1 du présent article tout en maintenant le niveau d'ambition des objectifs fixés.»*

**Amendement 256**  
**Lukas Mandl**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 7**  
Directive 2009/33/CE  
Article 8 bis

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(7) *Un nouvel article 8 bis est inséré:*

*supprimé*

«Article 8 bis

*Exercice de la délégation*

*1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.*

*2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visé à l'article 4 bis est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [insérer la date d'entrée en vigueur]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.*

*3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4 bis peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.*

*4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».*

*5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.*

*6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4 bis n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de*

*deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prorogé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».*

Or. en

**Amendement 257**  
**Kateřina Konečná**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 7**  
Directive 2009/33/CE  
Article 8 bis

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(7) *Un nouvel article 8 bis est inséré:* **supprimé**  
«Article 8 bis

***Exercice de la délégation***

***1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.***

***2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visé à l'article 4 bis est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [insérer la date d'entrée en vigueur]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.***

***3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4 bis peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le***

*Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.*

*4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».*

*5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.*

*6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4 bis n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prorogé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».*

Or. en

**Amendement 258**  
**Renate Sommer**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 7**  
Directive 2009/33/CE  
Article 8 bis

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(7) *Un nouvel article 8 bis est inséré:* *supprimé*

«Article 8 bis

*Exercice de la délégation*

*1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.*

*2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visé à l'article 4 bis est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [insérer la date d'entrée en vigueur]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.*

*3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4 bis peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.*

*4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».*

*5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.*

*6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4 bis n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de*



*Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.*

*4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».*

*5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.*

*6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4 bis n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prorogé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».*

Or. en

#### **Amendement 260**

**Joëlle Mélin, Sylvie Goddyn, Jean-François Jalkh**

#### **Proposition de directive**

#### **Article 1 – alinéa 1 – point 7**

Directive 2009/33/CE

Article 8 bis

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

(7) *Un nouvel article 8 bis est inséré:* *supprimé*

«Article 8 bis

*Exercice de la délégation*

*1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.*

*2. Le pouvoir d'adopter les actes délégués visé à l'article 4 bis est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du [insérer la date d'entrée en vigueur]. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.*

*3. La délégation de pouvoir visée à l'article 4 bis peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.*

*4. Avant d'adopter un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».*

*5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.*

*6. Un acte délégué adopté en vertu de l'article 4 bis n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de*

*deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prorogé de deux mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.».*

Or. it

**Amendement 261**  
**Karin Kadenbach**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 8 bis (nouveau)**  
Directive 2009/33/CE  
Article 9 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*(8 bis) «Article 9 bis (nouveau)*  
*Cinq ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive, le champ d'application de la directive est étendu à l'ensemble du secteur.*

Or. de

*Justification*

*Étant donné que la présente directive garantit l'envoi de signaux de marché à long terme, le champ d'application de la directive doit être étendu à l'ensemble du secteur des transports. Cela garantira la réalisation de l'objectif de réduction des émissions de CO2 et de polluants atmosphériques produits par le secteur des transports.*

**Amendement 262**  
**Andrzej Grzyb**  
au nom du groupe PPE

**Proposition de directive**  
**Article 4 – alinéa 1 – point 9 – partie introductive**  
Directive 2009/33/CE  
Article 10

*Texte proposé par la Commission*

(9) *L'article 10 est modifié comme suit:*

*Amendement*

(9) *L'article 10 est remplacé par le texte suivant:*

Or. en

### **Amendement 263**

**Andrzej Grzyb**

au nom du groupe PPE

### **Proposition de directive**

**Article 4 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a**

Directive 2009/33/CE

Article 10 – 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. *Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2027, 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<sup>er</sup> janvier 2024, les États membres soumettent à la Commission un rapport préliminaire. Le rapport initial contient des informations sur les mesures prises pour mettre en œuvre la présente directive 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. D'autres rapports contiennent également des informations sur le nombre et les catégories de véhicules de transport routier propres ayant fait l'objet de marchés publics de la part de pouvoirs adjudicateurs ou d'entités adjudicatrices. Il convient que les informations suivent les catégories prévues par le règlement n° 2195/2002 relatif au vocabulaire commun pour les marchés (CPV) telles qu'elles figurent dans l'annexe.*

**Amendement 264**  
**Claude Turmes**

**Proposition de directive**  
**Article 4 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a**  
Directive 2009/33/CE  
Article 10 – 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. **Le 1<sup>er</sup> juin 2023 au plus tard, après que les États membres auront remis leur rapport intermédiaire, puis 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 **complémentaires** prises par chaque État membre pour en assurer la mise en œuvre effective.»;

**Amendement 265**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Proposition de directive**  
**Article 4 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a**  
Directive 2009/33/CE  
Article 10 – 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

*Amendement*

1. **Le 1<sup>er</sup> juin 2023 au plus tard, après que les États membres auront remis leur rapport intermédiaire, puis tous** les trois ans à partir du 1<sup>er</sup> 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

effective.»;

directive et sur les mesures prises par chaque État membre pour en assurer la mise en œuvre effective.»;

Or. en

**Amendement 266**  
**Kateřina Konečná**

**Proposition de directive**  
**Article 4 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a**  
Directive 2009/33/CE  
Article 10 – paragraphe 1

*Texte proposé par la Commission*

1. Tous les trois ans à partir du 1<sup>er</sup> 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 1<sup>er</sup> janvier **2025**, 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.»;

Or. en

**Amendement 267**  
**Andrzej Grzyb**

**Proposition de directive**  
**Article 4 – 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, et**

*Amendement*

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

**«2. Le .... au plus tard [quatre ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission propose une méthodologie de comptage des émissions**

*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.*

*de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie et des émissions de CO<sub>2</sub> «du puits à la roue» des véhicules. »*

Or. en

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

**Amendement 268**  
**Andrzej Grzyb**

**Proposition de directive**

**Article 4 – alinéa 1 – point 9 – sous-point a bis (nouveau)**

Directive 2009/33/CE

Article 10 – paragraphe 3

*Texte en vigueur*

*Amendement*

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

*(a bis) Le paragraphe 3 est remplacé par le texte suivant:*

*"3. Tous les trois ans à partir du 1<sup>er</sup> 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.»*

Or. en

**Amendement 269**  
**Andrzej Grzyb**

**Proposition de directive**  
**Article 4 – 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 1er 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 1er 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)<sup>15</sup> telles qu'elles figurent dans l'annexe.**

---

<sup>15</sup> JO L 340 DU 16.12.2002, p. 1,

*Amendement*

4. Au plus tard à la **date du premier rapport de** la Commission sur la mise en œuvre de la présente directive, la Commission **examine les options visées au paragraphe 2 du présent article, et évalue la nécessité de réexaminer la directive 2009/33/CE et toute autre législation pertinente relative au carburant de substitution, en tenant compte des émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie et des émissions de CO<sub>2</sub> «du puits à la roue» des véhicules.**

Or. en

**Amendement 270**  
**Renate Sommer**

## 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<sup>er</sup> 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<sup>er</sup> 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)<sup>15</sup> telles *qu'elles* figurent dans *l'annexe*.

---

<sup>15</sup> JO L 340 DU 16.12.2002, p. 1,

#### *Amendement*

4. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier **2027**, 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<sup>er</sup> janvier **2024**, les États membres soumettent à la Commission un rapport *initial*. *Le rapport initial* contient des informations sur les mesures prises pour mettre en œuvre la présente directive, notamment sur *les instruments financiers disponibles ou en préparation, sur les stratégies des États membres pour encourager le déploiement de l'infrastructure pour les carburants de substitution, en particulier pour les réseaux de transport public*, 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. *D'autres rapports contiennent également des informations sur le nombre et les catégories de véhicules de transport routier propres ayant fait l'objet de marchés publics de la part de pouvoirs adjudicateurs ou d'entités adjudicatrices*. Il convient que les informations suivent les catégories prévues par le règlement n° 2195/2002 relatif au vocabulaire commun pour les marchés (CPV)<sup>31</sup> telles *qu'elles* figurent dans *l'annexe*.

---

<sup>15</sup> JO L 340 DU 16.12.2002, p. 1,

Or. en

## Amendement 271

Lukas Mandl

**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 1er 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 1er 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)<sup>15</sup> telles qu'elles figurent dans l'annexe.

---

<sup>15</sup> JO L 340 DU 16.12.2002, p. 1,

*Amendement*

4. ***Les États membres soumettent à la Commission un rapport sur la mise en œuvre de la présente directive, en tant qu'élément du rapport prévu à l'article 83, paragraphe 3, de la directive 2014/24/UE et à l'article 99, paragraphe 3, de la directive 2014/25/UE.*** 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, 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)<sup>15</sup> telles qu'elles figurent dans l'annexe.

---

<sup>15</sup> JO L 340 DU 16.12.2002, p. 1,

Or. en

*Justification*

*Plutôt que de fournir un autre rapport supplémentaire, les obligations de déclaration devraient être traitées dans un seul rapport. Cela réduirait considérablement la bureaucratie. En outre, un rapport intérimaire conduirait à plus de bureaucratie.*

**Amendement 272**

**Tiemo Wölken**

## 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 1er 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 1er 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)<sup>15</sup> telles qu'elles figurent dans l'annexe.

---

<sup>15</sup> JO L 340 DU 16.12.2002, p. 1,

#### *Amendement*

4. Au plus tard le 1er 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 1er 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 *les instruments financiers disponibles ou en préparation et 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)<sup>15</sup> telles qu'elles figurent dans l'annexe.

---

<sup>15</sup> JO L 340 DU 16.12.2002, p. 1,

Or. en

## Amendement 273

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

## 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 1er 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 1er 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)<sup>15</sup> telles qu'elles figurent dans l'annexe.

---

<sup>15</sup> JO L 340 DU 16.12.2002, p. 1,

*Amendement*

4. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier **2025**, 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<sup>er</sup> janvier **2022**, les États membres soumettent à la Commission un rapport intermédiaire. **Le** rapport *intermédiaire* 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)<sup>15</sup> telles qu'elles figurent dans l'annexe.

---

<sup>15</sup> JO L 340 DU 16.12.2002, p. 1,

Or. en

**Amendement 274**  
**Francesc Gambús**

**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 1er 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

*Amendement*

4. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier **2027**, 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 1er 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)<sup>15</sup> telles qu'elles figurent dans l'annexe.

---

<sup>15</sup> JO L 340 DU 16.12.2002, p. 1,

directive. Au plus tard le 1er janvier 2024, 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)<sup>31</sup> telles qu'elles figurent dans l'annexe.

---

<sup>15</sup> JO L 340 du 16.12.2002, p. 1,

Or. en

## **Amendement 275** **Kateřina Konečná**

**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 1er 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 1er 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

### *Amendement*

4. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier **2024**, 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<sup>er</sup> janvier **2022**, 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)<sup>15</sup> telles qu'elles figurent dans l'annexe.

---

<sup>15</sup> JO L 340 DU 16.12.2002, p. 1,

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)<sup>15</sup> telles qu'elles figurent dans l'annexe.

---

<sup>15</sup> JO L 340 DU 16.12.2002, p. 1,

Or. en

#### **Amendement 276**

**Lukas Mandl**

#### **Proposition de directive**

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

Directive 2009/33/CE

Article 10 – paragraphe 5

*Texte proposé par la Commission*

**5. La Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, des lignes directrices sur le contenu des rapports des États membres visés au paragraphe 4.».**

*Amendement*

**supprimé**

Or. en

#### **Amendement 277**

**Seb Dance**

#### **Proposition de directive**

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

Directive 2009/33/CE

Article 10 – paragraphe 5 bis (nouveau)

**5 bis.** *Au plus tard le ... [trois ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission propose une méthodologie d'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie. Au plus tard le ... [quatre ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission publie les orientations clarifiant la façon dont les différents types de véhicules couverts par la directive sur les véhicules propres, en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie et des émissions de CO<sub>2</sub> «du puits à la roue» des véhicules. Les orientations et les résultats sont rendus publics. À compter du 1<sup>er</sup> janvier 2026, les constructeurs rendent compte à la Commission des émissions de CO<sub>2</sub> générées sur l'ensemble du cycle de vie des types de véhicules qu'ils commercialisent à partir de cette date, conformément à une méthode harmonisée à l'échelle de l'Union.*

Or. en

**Amendement 278**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Proposition de directive**

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

Directive 2009/33/CE

Article 10 – paragraphe 5 bis (nouveau)

**5 bis.** *Sans préjudice des paragraphes 4 et 5 ci-dessus, la Commission et les États membres veillent, en particulier, à ce que des informations détaillées sur les marchés publics pour l'acquisition de véhicules à très faibles émissions et sur la mise à niveau des équipements soient*

*aussi considérées comme des informations devant figurer dans les plans relatifs à la qualité de l'air locaux, régionaux ou nationaux conformément à l'article 23 et à l'annexe XV de la directive 2008/50/CE<sup>1bis</sup> pour les zones et agglomérations où le niveau de polluants dans l'air ambiant dépasse les valeurs limites afin que la période de dépassement soit la plus courte possible.*

---

*<sup>1bis</sup> Directive 2008/50/CE du Parlement européen et du Conseil du 21 mai 2008 concernant la qualité de l'air ambiant et un air pur pour l'Europe*

Or. en

#### *Justification*

*L'acquisition de véhicules à très faibles émissions et la mise à niveau des véhicules peuvent être considérées comme des mesures visant à réduire la pollution de l'air. En tant que tels, elles peuvent également être conçues dans le cadre de projets plus vastes, planifiés ou adoptés à cette fin. Par conséquent, il est essentiel que les informations sur ces mesures spécifiques soient dûment prises en compte dans les plans de qualité de l'air, dont la crédibilité devrait être renforcée, comme le Parlement européen l'a notamment instamment demandé dans sa résolution du 17 avril 2018 sur la mise en œuvre du septième programme d'action pour l'environnement.*

#### **Amendement 279**

**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

#### **Proposition de directive**

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

Directive 2009/33/CE

Article 1 – paragraphe 5 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

*5 ter. Sans préjudice des paragraphes 4 et 5 ci-dessus, la Commission et les États membres veillent, en particulier, à ce que des informations détaillées sur les marchés publics pour l'acquisition de véhicules à très faibles émissions et sur la*

*mise à niveau des équipements soient aussi considérées comme des informations devant figurer dans les plans d'action conformément à l'article 8 et à l'annexe V de la directive 2002/49/CE<sup>1bis</sup> conçus pour gérer les problèmes de bruit et les effets du bruit, y compris la réduction du bruit.*

---

*<sup>1bis</sup> Directive 2002/49/CE du Parlement européen et du Conseil du 25 juin 2002 relative à l'évaluation et à la gestion du bruit dans l'environnement*

Or. en

### *Justification*

*L'acquisition de véhicules à très faibles émissions et la mise à niveau de véhicules peuvent être considérés par ex. comme les mesures de réduction du bruit, comme des actions destinées à la préservation de zones calmes, comme des actions de planification de la circulation. Par conséquent, l'inclusion de telles informations dans les plans d'action doit être encouragée. Cela serait cohérent avec la résolution du PE sur une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions, qui reconnaît que les systèmes de transport électrique peuvent contribuer à résoudre les problèmes majeurs liés à la mobilité urbaine, tels que le bruit environnemental.*

### **Amendement 280**

**Renate Sommer**

#### **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. Les États membres peuvent décider de fixer des mécanismes pour réglementer l'acquisition de véhicules propres par les autres propriétaires de parcs de véhicules, tels que les compagnies de taxi, les entreprises organisant le partage de véhicules ou le covoiturage.***

*Justification*

*Seule une petite partie (8% des émissions provenant du secteur des transports) provient des transports publics; pourtant, la proposition de directive cible principalement les véhicules de transport public. Afin d'atteindre cet équilibre et l'objectif de réduction des émissions du secteur des transports, d'autres grandes flottes devraient être incluses dans la directive.*

**Amendement 281**

**Tiemo Wölken**

**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. Au plus tard le 31 décembre 2021, la Commission européenne présentera au Parlement européen et au Conseil un plan d'action visant à accélérer la mise en place d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant pour les véhicules utilitaires lourds appartenant aux entreprises de transport dans leurs propres dépôts et zones de maintenance ainsi que dans l'espace public. Ce plan d'action comprend des informations sur les instruments de financement de l'Union disponibles et indique comment un tel soutien peut être apporté malgré les règles européennes en matière d'aides d'État.*

Or. en

**Amendement 282**

**Ulrike Müller, Gesine Meissner**

**Proposition de directive**

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

Directive 2009/33/CE

Article 10 – paragraphe 5 bis (nouveau)

**5 bis.** *La Commission soumettra d'ici 2024 un rapport au Parlement européen et au Conseil sur une méthode harmonisée de mesure des émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie, y compris une analyse des options pour passer de l'approche actuelle des émissions du « puits à la roue » vers une approche d'émissions tout au long du cycle de vie. Ce rapport doit être fondé sur une consultation publique.*

Or. en

*Justification*

*L'approche des émissions du « puits à la roue » était appropriée tant que le moteur à combustion interne était la technologie dominante du moteur. Cependant, étant donné l'importance croissante des systèmes de moteurs électriques, il faut passer à une véritable évaluation des émissions neutres sur le plan technologique. Ces moteurs n'ont pas d'émissions locales, mais viennent avec un paquet d'émissions provenant d'une production plus énergivore et de la production de leurs carburants. Cela devrait être reflété de manière adéquate pour garantir des conditions de concurrence équitables.*

**Amendement 283**  
**Herbert Dorfmann**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b**  
Directive 2009/33/CE  
Article 10 – paragraphe 5 bis (nouveau)

**5 bis.** *Au plus tard le... [deux ans après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission propose une méthode de comptabilisation des émissions de CO<sub>2</sub> sur l'ensemble du cycle de vie et «du puits aux roues» des véhicules.*

Or. de

**Amendement 284**  
**Ulrike Müller, Gesine Meissner**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 9 – sous-point b**  
Directive 2009/33/CE  
Article 1 – paragraphe 5 ter (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**5 ter.** *La Commission européenne présente, d'ici 2020, au Parlement européen et au Conseil un plan d'action visant à accélérer la mise en place d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant, notamment pour les véhicules utilitaires lourds, par les entreprises de transport dans leurs propres dépôts et zones de maintenance. Ce plan d'action comprend des conseils sur les financements disponibles et sur les meilleures pratiques.*

Or. en

**Amendement 285**  
**Eleonora Evi, Piernicola Pedicini, Dario Tamburrano**

**Proposition de directive**  
**Article 1 – alinéa 1 – point 9 bis (nouveau)**  
Directive 2009/33/CE  
Article 10 bis (nouveau)

*Texte proposé par la Commission*

*Amendement*

**(9 bis)** *L'article suivant est inséré:*  
**«Article 10 bis**  
**Émissions de CO<sub>2</sub> «du puits à la roue» et émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie des véhicules à très faibles émissions**  
**1. Au plus tard le ... [18 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission propose une méthodologie d'évaluation des émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie de**

*tous les véhicules achetés conformément à la directive.*

*2. Au plus tard le ... [30 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive], la Commission publie les orientations clarifiant la façon dont les différents types de véhicules couverts par la directive, en termes d'émissions de CO<sub>2</sub> tout au long du cycle de vie et des émissions de CO<sub>2</sub> «du puits à la roue» des véhicules. »*

Or. en

**Amendement 286**  
**Kateřina Konečná**

**Proposition de directive**  
**Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 1**

*Texte proposé par la Commission*

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le XXXX [insérer la date correspondant à **24** mois **après** la date d'entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

*Amendement*

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le XXXX [Veillez insérer la date correspondant à **14** mois **suivant** la date d'entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Or. en

**Amendement 287**  
**Seb Dance**

**Proposition de directive**  
**Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 1**

*Texte proposé par la Commission*

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et

*Amendement*

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et

administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le XXXX [*insérer* la date correspondant à **24** mois *après* la date d'entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le XXXX [*Veuillez insérer* la date correspondant à **18** mois *suivant* la date d'entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Or. en

## **Amendement 288**

**Jan Huitema, Fredrick Federley, Nils Torvalds**

### **Proposition de directive**

#### **Article 2 – paragraphe 1 – alinéa 1**

##### *Texte proposé par la Commission*

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le XXXX [*insérer* la date correspondant à **24** mois *après* la date d'entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

##### *Amendement*

Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive au plus tard le XXXX [*Veuillez insérer* la date correspondant à **18** mois *suivant* la date d'entrée en vigueur]. Ils communiquent immédiatement à la Commission le texte de ces dispositions.

Or. en