

## ADOPTION DES TEXTES DE TRANSPOSITION DE LA DIRECTIVE « VÉHICULES PROPRES »

Après la première transposition opérée par l'article 12 de la loi n° 2011-12 du 5 janvier 2011 portant diverses dispositions d'adaptation de la législation au droit de l'Union européenne, le décret n° 2011-493 et l'arrêté du 5 mai 2011 achèvent la transposition de la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

### 1. Les nouvelles obligations concernent les marchés publics et les achats des opérateurs de service public de transport.

1.1. Tous les acheteurs publics doivent s'efforcer d'acquérir des véhicules moins polluants et moins gourmands en énergie.

Cela concerne :

- les pouvoirs adjudicateurs :
  - o soumis au code des marchés publics : l'Etat, ses établissements publics à caractère administratif, les collectivités locales et leurs établissements publics (Article 75-1 du code des marchés publics) ;
  - o soumis à l'ordonnance n° 2005-649 du 6 juin 2005 relative aux marchés passés par certaines personnes publiques ou privées non soumises au code des marchés publics.
- les entités adjudicatrices, qu'elles soient soumises au code des marchés publics ou à l'ordonnance du 6 juin 2005.

1.2. Les personnes auxquelles ont été confiées la gestion et l'exploitation d'un service public du transport de voyageurs (dits « opérateurs de service public ») doivent respecter les mêmes contraintes, lorsqu'elles achètent des véhicules pour les besoins de ce service.

Cela concerne les personnes publiques ou privées qui sont :

- soit titulaires d'un contrat de délégation de service public de transport de personnes ;
- soit bénéficiaires d'une dévolution par acte unilatéral.

Lorsque l'acheteur est, à la fois, acheteur public et opérateur de service public, et que le véhicule est acheté pour l'exécution de ce service, il est tenu d'appliquer les règles relatives aux opérateurs de service public pour la computation des seuils.

### 2. Tous les achats de véhicules ne sont pas concernés.

2.1. Pour les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices, l'obligation porte sur les achats de voitures particulières, de véhicules utilitaires légers, de poids lourds, d'autobus et d'autocars, dès lors que la valeur estimée du marché ou de l'accord-cadre est égale ou supérieure au seuil à partir duquel l'acheteur doit recourir aux procédures formalisées pour la passation de ses marchés de fournitures.

2.2. Pour les opérateurs de service public, sont concernés les achats de voitures particulières, de véhicules utilitaires légers, de poids lourds, d'autobus et d'autocars effectués pour l'exécution du service public, quel que soit le montant estimé de l'achat, à condition que les produits de la gestion et de l'exploitation du

service, sur toute leur durée, soient d'un montant égal ou supérieur au seuil à partir duquel l'autorité responsable du transport doit recourir aux procédures formalisées pour la passation de ses propres marchés de fournitures (par exemple, 193 000 euros HT si le délégant est une commune).

2.3. En revanche, sont exemptés des nouvelles obligations, les achats :

- de véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières ou dans les installations portuaires ou aéroportuaires ;
- de véhicules conçus et construits pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services de lutte contre l'incendie et les services responsables du maintien de l'ordre ;
- de machines mobiles.

### **3. Les nouvelles obligations peuvent être satisfaites par trois moyens.**

Les acheteurs pourront satisfaire à leur nouvelle obligation :

- par l'introduction de spécifications techniques relatives aux performances énergétiques et environnementales du véhicule ;
- par l'utilisation de critères d'attribution liés aux incidences énergétiques et environnementales du véhicule sur toute sa durée de vie. Ces incidences peuvent être traduites en valeur monétaire aux fins de leur prise en compte dans la décision d'achat ;
- par la combinaison des deux modalités ci-dessus.

L'acheteur reste libre de fixer, au niveau qu'il souhaite, le plancher de performance et la pondération des critères.

### **4. Les modalités de prise en compte des incidences énergétiques et environnementales sont fixées par l'arrêté du 5 mai 2011.**

Cet arrêté définit :

- les incidences environnementales et énergétiques qui doivent être prises en compte :
  - o la consommation d'énergie ;
  - o les émissions de CO<sub>2</sub> ;
  - o les émissions de composés d'azote et d'oxygène (NO<sub>x</sub>) de composés hydrocarbonés non méthaniques (HCNM)) et de particules.
- la méthodologie de calcul des coûts liés à l'utilisation d'un véhicule, pour toute sa durée de vie, pour chacune des catégories d'incidences listées ci-dessus, si l'acheteur décide de monétiser les incidences énergétiques et environnementales.

L'arrêté précise les données nécessaires aux calculs, tels que la teneur énergétique des carburants, les coûts des émissions des différents polluants et, par catégorie de véhicules, le kilométrage total sur toute la durée de vie du véhicule.

### **5. L'entrée en vigueur de ces nouvelles obligations est différée.**

Ces nouvelles obligations s'appliquent aux marchés et accords-cadres en vue desquels une consultation est engagée ou un avis d'appel public à la concurrence est envoyé à la publication à compter du 2 juin 2011.