



Rat der Gemeinden und Regionen Europas  
Council of European Municipalities and Regions  
Europæiske kommuners og regioners råd  
Συμβούλιο των Ευρωπαϊκών Δήμων και Περιφερειών  
Consejo de municipios y regiones de Europa  
Consiglio dei comuni e delle regioni d'Europa  
Raad der Europese gemeenten en regio's  
Conselho dos municípios e regiões da Europa

---

## Réponse du CCRE au document sur la promotion de véhicules moins polluants

### Introduction

1. En tant qu'organisation représentative des autorités locales et régionales d'Europe, fédérées via les associations nationales de plus de 30 Etats, le CCRE est ravi de communiquer à la DG TREN ses premières réactions à la proposition d'initiative visant à promouvoir des véhicules utilisant des sources d'énergie efficaces et propres.
2. Comme il apparaît clairement dans les réponses envoyées par plus de 50 autorités locales et régionales d'Europe au CCRE, suite au sondage de la Commission, les autorités locales et régionales sont vivement intéressées à prendre des mesures favorisant le recours à des véhicules utilisant une énergie propre et efficace par les municipalités. Elles expriment aussi la volonté d'agir de la sorte, dans le cadre de leur objectif de promouvoir le développement durable et de mettre en oeuvre l'agenda local 21.
3. De plus en plus, les autorités locales et régionales sont confrontées à des problèmes environnementaux et de santé, liés à l'emploi dans les transports d'une énergie peu efficace et peu "verte". Bien que ces problèmes aillent au-delà de la seule utilisation de véhicules par les autorités locales, celles-ci doivent absolument montrer l'exemple de deux façons : d'une part tout faire pour que les véhicules de la municipalité respectent l'environnement, d'autre part s'assurer que les transports publics constituent une alternative durable à la voiture, en mettant en circulation des bus moins polluants. De nombreux projets-pilote, certains étant financés par l'UE, prouvent l'énorme intérêt des autorités locales et régionales pour la création d'un parc automobile et la résolution des problèmes de transports respectueux de l'environnement.
4. Un des principaux obstacles à la mise en oeuvre de telles mesures est le coût prohibitif de véhicule à énergie propre, comparé aux véhicules traditionnels. Un autre obstacle signalé par nos membres est le manque de clarté de la législation communautaire relative aux marchés publics, surtout lorsqu'il s'agit d'acheter des véhicules plus chers mais moins polluants.
5. Dès lors, le CCRE salue l'objectif qu'a la Commission de stimuler le marché des véhicules "propres". Concernant les moyens que la Commission devrait mettre en oeuvre pour atteindre ses objectifs, le CCRE exprime les remarques et propositions suivantes :

### Remarque préliminaire

Dans son document, DG TREN mentionne les "autorités publiques" comme cibles possibles de l'action communautaire en ce domaine. Le terme "Autorités publiques" n'est pas clair. Puisque les autorités locales et régionales possèdent souvent leur propre parc automobile, nous estimons qu'elles devraient être visées par cette initiative. Nous prions cependant DG

TREN de réaliser une étude du secteur et de l'étendue de l'achat de véhicules par les différents niveaux de gouvernance, avant de lancer toute action spécifique.

### **La forme de l'action de l'EU**

7. Le CCRE estime qu'un instrument juridique, tel que suggéré par DG TREN, qui énoncerait une liste de conditions contraignantes aux autorités publiques, n'est ni désirable, ni compatible avec la réglementation communautaire sur les marchés publics. En voici les raisons :

- Les véhicules qui consomment peu et polluent peu sont généralement beaucoup plus chers que leurs homologues traditionnelles. Il ne serait dès lors pas faisable d'imposer à toutes les autorités publiques d'acheter un certain nombre de ces véhicules.

- Les autorités locales et régionales doivent suivre des règles strictes, basées sur les directives UE sur les marchés publics, lorsqu'elles doivent acheter des produits et des services. Il s'agit d'un processus complexe, et les autorités sont souvent confrontées à une incertitude juridique concernant ce qu'elles peuvent et ne peuvent pas faire. Des règles additionnelles, portant par exemple sur l'achat de véhicules, ne feraient que compliquer les choses un peu plus.

- La réglementation sur les marchés publics ne porte pas sur ce que les autorités achètent mais bien sur la façon dont elles l'achètent. Sur ce point, le CCRE a toujours prôné, en particulier lors de la révision des directives sur les marchés publics) une réglementation suffisamment flexible pour permettre aux autorités locales et régionales de choisir des produits et services plus respectueux de l'environnement. Comme le Cas "Bus d'Helsinki" l'a montré, il existe un flou juridique, puisque la réglementation peut être interprétée comme favorisant le simple critère économique en matière de marchés publics, et donc obligeant les autorités à acheter le produit le moins cher. En outre, les propositions du Conseil et de la Commission pour la révision de ces directives vont totalement à l'encontre des propositions de la DG TREN. Ils proposent que les règles soient plus restrictives en matière de marchés publics "verts", leur argument étant que les objectifs environnementaux doivent être atteints via la politique environnementale, et non via le marché intérieur. Le CCRE s'oppose à cette position qui est contraire à l'article 6 du traité.

8. Nous souhaitons une législation sur les marchés publics qui autorise les autorités locales et régionales à acheter des véhicules respectueux de l'environnement, mais nous n'accepterions pas une législation qui imposerait à ces autorités ce qu'elles doivent acheter.

### **Alternative**

9. La Commission pourrait entamer un accord volontaire entre les constructeurs, les autorités locales et régionales et peut-être aussi les sociétés privées qui possèdent beaucoup de véhicules. Le but de l'accord étant de promouvoir des véhicules moins polluants, en stimulant le marché et donc en réduisant les coûts. Dans le cadre de cet accord, les autorités locales et régionales (et éventuellement le secteur privé) s'engagerait sans obligation à acheter un certain nombre de véhicules peu polluants et/ou consommant moins; de leur côté, les constructeurs s'engageraient à diminuer leurs prix. Le CCRE soutiendrait un tel accord, et pourrait utiliser son vaste réseau pour inciter un maximum d'autorités locales et régionales à signer l'accord. D'autres réseaux d'autorités locales plus spécialisés pourraient aussi se joindre à l'initiative; le réseau POLIS a déjà exprimé son intérêt à ce sujet, et Energie-Cités serait un autre partenaire potentiel.

10. Nous sommes convaincus que cette approche alternative de promouvoir des véhicules consommant moins d'énergie et de l'énergie propre pourrait donner de bons résultats tout en étant bénéficiaire à la fois au vendeur et à l'acheteur. Le CCRE demande donc à DG TREN de tenir compte de cette proposition, et serait ravi d'en discuter avec la DG TREN.

11. Une telle approche pourrait être développée parallèlement à un instrument non-contraignant visant à promouvoir les véhicules à énergie propre. Des commentaires supplémentaires sur ce point sont présentés plus bas.

### Commentaires supplémentaires

#### **Contenu**

12. Comme déjà expliqué plus haut, le CCRE n'est pas en faveur d'un instrument imposant des conditions aux autorités locales et régionales en ce domaine. Nous pensons que cela ne serait pas faisable de toute façon sous la législation actuelle concernant les marchés publics. Par contre, nous soutiendrions une initiative, basée sur les objectifs énoncés dans le document de la DG, qui inciterait à l'achat de véhicules propres sur une base volontaire.

13. Le CCRE estime qu'une telle initiative devrait inclure ce qui suit :

- Un guide expliquant aux autorités locales et régionales comment acheter de tels véhicules sans violer la législation communautaire;
- Des recommandations pour aider les autorités publiques à se donner des objectifs non imposés;
- Un programme de diffusion et d'échange de bonnes pratiques;
- Des instruments et des avantages fiscaux.

14. Le CCRE estime que cet aspect d'instruments et avantages fiscaux n'est pas assez développé dans la proposition. Pourtant, cela fait des années que la Commission parle d'utiliser des instruments économiques pour annuler l'attrait financier de modes de transports polluants. Le CCRE estime que toute initiative de l'UE visant à promouvoir l'emploi de véhicules moins polluants doit inclure ces instruments.

#### **A qui devrait s'adresser cette initiative?**

15. Il est compréhensible que la Commission vise plus particulièrement les autorités publiques puisqu'elles disposent souvent d'un vaste parc automobile. Cependant, le CCRE estime que de nombreuses sociétés privées, y compris des sociétés de locations/leasing de voitures, devraient être encouragées à acheter des véhicules consommant moins et polluant moins. En outre, dans un contexte de libéralisation accrue du secteur des transports, où on entend de plus en plus que des opérateurs privés devraient pouvoir procurer des services de transports tout comme des opérateurs publics, toute action dans ce domaine devrait inclure les opérateurs privés.