

Projet de règlement grand-ducal relatif à la promotion de véhicules routiers propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions et abrogeant le règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics ;

Vu la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie ;

Vu les avis de la Chambre de commerce, de la Chambre des métiers, de la Chambre des salariés et du Conseil de la concurrence ;

Notre Conseil d'Etat entendu ;

Sur le rapport de Notre Ministre de la Mobilité et des Travaux publics et de notre Ministre de l'Intérieur, et après délibération du Gouvernement en Conseil ;

Arrêtons :

Art. 1^{er}. (1) Le présent règlement grand-ducal s'applique aux marchés publics dans le cadre des :

- 1° contrats d'achat, de prise en crédit-bail, de location ou de location-vente de véhicules routiers passés 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 par les dispositions des Livres II et III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics;
- 2° contrats de service public, au sens du 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, ayant pour objet la fourniture de services de transport routier de voyageurs au-delà des seuils fixés par les Livres II ou III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics sans toutefois excéder le seuil applicable fixé à l'article 5, paragraphe 4, dudit règlement;
- 3° contrats de services figurant dans le tableau à l'appendice 2 de l'annexe I, dans la mesure où les pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices ont l'obligation d'appliquer les procédures de passation de marché prévues par les dispositions des Livres II et III de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics.

(2) Le présent règlement grand-ducal ne s'applique qu'aux contrats pour lesquels l'avis d'appel à la concurrence est envoyé après le 2 août 2021, ou, s'il n'est pas prévu d'en envoyer un, pour lesquels le pouvoir adjudicateur ou l'entité adjudicatrice a entamé la procédure de passation de marché après ladite date.

(3) Le présent règlement grand-ducal s'applique aux véhicules automoteurs des catégories M et N, à l'exception des véhicules suivants:

- 1° les véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction, dans les carrières ou dans les installations portuaires ou aéroportuaires;

- 2° les véhicules conçus et construits ou adaptés 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 public;
- 3° les autocars;
- 4° les véhicules blindés;
- 5° les ambulances;
- 6° les corbillards;
- 7° les grues mobiles dont le couple de levage est égal ou supérieur à 400 kNm;
- 8° les véhicules de la catégorie M1 accessibles en fauteuil roulant, construits ou modifiés spécialement de manière à recevoir, pour leur transport sur route, une ou plusieurs personnes en fauteuil roulant;
- 9° les véhicules équipés de chenilles;
- 10° tout véhicule automoteur spécialement conçu et construit pour réaliser des travaux et qui, du fait de ses caractéristiques de construction, ne convient ni au transport de passagers, ni au transport de marchandises, et qui n'est pas une machine montée sur un châssis de véhicule à moteur.

Art. 2. (1) Les définitions et les catégorisations reprises aux articles 2 et 2bis de l'arrêté grand-ducal modifié du 23 novembre 1955 portant règlement de la circulation sur toutes les voies publiques s'appliquent au présent règlement.

(2) Au sens du présent règlement grand-ducal, on entend par :

- 1° « pouvoirs adjudicateurs » : les pouvoirs adjudicateurs définis par les dispositions des articles 2 a) et 86 (1) de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics;
- 2° « entités adjudicatrices » : les entités adjudicatrices définies par les dispositions de l'article 87 (1) de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics;
- 3° « véhicule léger propre » : un véhicule de catégorie M1, M2 ou N1 dont les émissions maximales à l'échappement exprimées en grammes de CO₂/km et les émissions de polluants en conditions de conduite réelles se situent en deçà d'un pourcentage des limites d'émission applicables figurant dans le tableau à l'appendice 1^{er} de l'annexe I;
- 4° « véhicule utilitaire lourd propre » : un véhicule de la catégorie M3, N2 ou N3 classifiable en tant que:
 - a) véhicule automoteur électrique pur;
 - b) véhicule automoteur à pile à combustible à hydrogène;
 - c) véhicule automoteur électrique hybride rechargeable;

ou qui est propulsé par:

- d) un biocarburant au sens de l'article 2, point i) de la directive 2009/28/CE;
- e) un carburant de synthèse;
- f) un carburant paraffinique;
- g) le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (GNC) et sous forme liquéfiée (GNL);
- h) le gaz de pétrole liquéfié (GPL).

Dans le cas des véhicules utilisant des biocarburants liquides, des carburants de synthèse et des carburants paraffiniques, ces carburants ne doivent pas être mélangés à des combustibles fossiles traditionnels.

- 5° « véhicule utilitaire lourd à émission nulle » : un véhicule utilitaire lourd propre au sens du point 4) du paragraphe 2 du présent article sans moteur à combustion interne, ou équipé d'un moteur à combustion interne dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 1 g/kWh, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception par type des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI), et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE et à ses mesures d'exécution, ou inférieures à 1 g/km, telles que déterminées conformément au règlement (CE) n° 715/2007 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2007 relatif à la réception des véhicules à moteur au regard des émissions des véhicules particuliers et utilitaires légers (Euro 5 et Euro 6) et aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules et à ses mesures d'exécution.

Art. 3. (1) Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices tiennent compte, lors de l'obtention par voie de marchés publics de certains véhicules routiers, des incidences énergétiques et environnementales qu'ont ces véhicules tout au long de leur cycle de vie, y compris la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ et de certains polluants, afin de promouvoir et de stimuler le marché des véhicules propres et économes en énergie et d'augmenter la contribution du secteur des transports aux politiques menées par l'Union européenne dans les domaines de l'environnement, du climat et de l'énergie.

(2) L'obtention par voie de marchés publics de véhicules et de services par contrats visés à l'article 1^{er} répond à des objectifs minimaux pour les véhicules légers propres et pour les véhicules utilitaires lourds propres. Ces objectifs sont exprimés en pourcentages minimaux de véhicules propres dans le nombre total de véhicules de transport routier couverts par la somme de tous les contrats visés à l'article 1^{er}, attribués entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, et entre chaque période quinquennale successive.

Les objectifs minimaux visés à l'alinéa qui précède s'appliquent aux pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices considérés individuellement.

(3) Le pourcentage minimal à atteindre pour les véhicules légers propres est de 38,5% du nombre total de véhicules légers couverts par les contrats visés à l'article 1^{er} et pour lesquels l'attribution se produit entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025 et de 38,5% pour chaque période quinquennale successive.

(4) Le pourcentage minimal à atteindre pour les véhicules utilitaires lourds propres dans le nombre total de véhicules utilitaires lourds couverts par les contrats visés à l'article 1^{er} est de :

- 1° 10% pour les véhicules de catégorie N2 ou N3 pour les contrats visés à l'article 1^{er} et pour lesquels l'attribution se produit entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, et de 15% pour chaque période quinquennale successive ;
- 2° 45% pour les véhicules de catégorie M3 pour les contrats visés à l'article 1^{er} pour lesquels l'attribution se produit entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, et de 65% pour chaque période quinquennale successive.

(5) La moitié des objectifs minimaux visés au paragraphe 4, point 2°, concernant la part d'autobus propres doit être remplie en obtenant par voie de marchés publics des autobus à émission nulle.

(6) Aux fins du calcul des objectifs minimaux en matière de marchés publics, la date du marché public à prendre en compte est la date de l'achèvement de la procédure de passation du marché public du fait de l'attribution du contrat.

(7) Les véhicules répondant aux définitions de véhicule léger propre au sens de l'article 2, paragraphe 2, point 3°, de véhicule utilitaire lourd propre au sens de l'article 2, paragraphe 2, point 4°, ou de véhicule utilitaire lourd à émission nulle au sens de l'article 2, paragraphe 2, point 5°, à la suite d'une transformation peuvent être

considérés respectivement comme des véhicules propres ou des véhicules utilitaires lourds à émission nulle, aux fins du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics.

(8) Dans le cas des contrats visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, point 1^o, le nombre de véhicules routiers achetés, pris en crédit-bail, en location ou en location-vente au titre de chaque contrat est pris en compte aux fins de l'évaluation du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics.

(9) Dans le cas des contrats visés à l'article 1^{er}, paragraphe 1^{er}, points 2^o et 3^o, le nombre de véhicules routiers à utiliser aux fins de la prestation des services couverts par chaque contrat est pris en compte aux fins de l'évaluation du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics.

Art. 4. (1) Pour tous les contrats qui relèvent du champ d'application du présent règlement grand-ducal, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices ont l'obligation de remplir, lors de la publication des avis d'attribution de marché visés par les dispositions des articles 158 (Livres II), 217 et 219 (Livre III) du règlement grand-ducal d'exécution du 8 avril 2018 de la loi modifiée du 8 avril 2018 sur les marchés publics, les trois champs suivants qui figurent dans les formulaires types, tels que mis à disposition, par le Portail des marchés publics, en application du règlement d'exécution (UE) 2019/1780 de la Commission du 23 septembre 2019 établissant les formulaires types pour la publication d'avis dans le cadre de la passation de marchés publics et abrogeant le règlement d'exécution (UE) 2015/1986 («formulaires électroniques») :

- 1^o « Véhicules - Nombre de véhicules (qu'ils soient propres ou non) » entrant dans le champ d'application du présent règlement grand-ducal. Ces véhicules ont fait l'objet d'un contrat d'achat, de location, de prise en crédit-bail ou de location-vente, ou leur utilisation a fait l'objet d'un engagement contractuel pour la fourniture d'un service acheté entrant dans le champ d'application du présent règlement grand-ducal (identifiant du champ : BT-715) ;
- 2^o « Véhicules propres – Nombre de véhicules propres » au sens du présent règlement grand-ducal et entrant dans le champ d'application de celui-ci. Ces véhicules ont fait l'objet d'un contrat d'achat, de location, de prise en crédit-bail ou de location-vente, ou leur utilisation a fait l'objet d'un engagement contractuel pour la fourniture d'un service acheté entrant dans le champ d'application du présent règlement grand-ducal (identifiant du champ : BT-716) ;
- 3^o « Véhicules à émissions nulles - Nombre de véhicules utilitaires lourds à émissions nulles » au sens du présent règlement grand-ducal et entrant dans le champ d'application de celui-ci. Ces véhicules ont fait l'objet d'un contrat d'achat, de location, de prise en crédit-bail ou de location-vente, ou leur utilisation a fait l'objet d'un engagement contractuel pour la fourniture d'un service acheté entrant dans le champ d'application du présent règlement grand-ducal (identifiant du champ : BT-725).

(2) Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices notifient au Ministre ayant les Transports dans ses attributions toute transformation en véhicule propre, tel que décrite à l'article 3, paragraphe 7.

Art. 5. Le règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie est abrogé.

Art. 6. La référence au présent règlement grand-ducal se fait sous la forme suivante : « règlement grand-ducal du xx relatif à la promotion de véhicules routiers propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions ».

Art. 7. Pour la période comprise entre le 2 août 2021 et la mise en place des formulaires électroniques visés à l'article 4, paragraphe 1^{er}, sur le Portail des marchés publics, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices ont l'obligation d'encoder les informations relatives au nombre de véhicules, de véhicules propres et de véhicules à émission nulles couverts par chaque contrat visé à l'article 1^{er} dans le champ textuel « II.2.14) informations complémentaires » des formulaires types lors de la publication des avis d'attribution de marché.

Art. 8. Notre ministre de la Mobilité et des Travaux publics et Notre ministre de l'Intérieur sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement grand-ducal qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

Le Ministre de la Mobilité
et des Travaux publics,

François Bausch

Le Ministre de l'Intérieur,

Taina Bofferding

Annexe I

Appendice 1

Seuils d'émissions pour les véhicules légers propres

Catégories de véhicules	Jusqu'au 31 décembre 2025		À partir du 1 ^{er} janvier 2026	
	CO ₂ g/km	Émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles(1) en pourcentage des limites d'émission (2)	CO ₂ g/km	Émissions de polluants atmosphériques en conditions de conduite réelles(1) en pourcentage des limites d'émission (2)
M1	50	80%	0	n.d.
M2	50	80%	0	n.d.
N1	50	80%	0	n.d.

(1) Valeurs maximales déclarées en conditions de conduite réelles (RDE) des émissions de particules en #/km et oxydes d'azote (NOx) en mg/km, telles que figurant au point 48.2 du certificat de conformité, comme décrit à la partie 2 de l'appendice de l'annexe VIII du règlement d'exécution (UE) 2020/683 de la Commission du 15 avril 2020 relatif à l'exécution du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les prescriptions administratives pour la réception et la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules.

(2) Limite d'émission applicable figurant à l'annexe I du règlement (CE) n° 715/2007 ou dans les versions ultérieures.

Appendice 2

Codes du vocabulaire commun pour les marchés publics (CPV) pour les services visés à l'article 2, paragraphe 1, point 3°

Code CPV	Description
60112000-6	Services de transport routier public
60130000-8	Services spécialisés de transport routier de passagers
60140000-1	Transport non régulier de passagers
90511000-2	Services de collecte des ordures
60160000-7	Transport routier postal
60161000-4	Services de transport de colis
64121100-1	Services de distribution de courrier
64121200-2	Services de livraison de colis

Exposé des motifs

Projet de règlement grand-ducal relatif à la promotion de véhicules routiers propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions et abrogeant le règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.

1. Dispositions générales.

Le présent projet de règlement grand-ducal vise à transposer les modifications apportées par la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 à la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Cette dernière directive était transposée par le règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie, qui est un règlement d'exécution de la loi sur les marchés publics. Dans la mesure où les dispositions de la directive à transposer modifient l'intégralité des dispositions du règlement grand-ducal précité du 17 juin 2011, il est proposé de procéder à son abrogation totale.

Concrètement, il est proposé que les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices tiennent compte, lors de l'obtention par voie de marchés publics de certains véhicules routiers, des incidences énergétiques et environnementales qu'ont ces véhicules tout au long de leur cycle de vie, y compris la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ et de certains polluants, afin de promouvoir et de stimuler le marché des véhicules propres et économes en énergie et d'augmenter la contribution du secteur des transports aux politiques menées par l'Union européenne dans les domaines de l'environnement, du climat et de l'énergie.

Pour chaque pouvoir adjudicateur ou chaque entité adjudicatrice, un pourcentage minimal de véhicules propres sur l'entièreté des véhicules mis en adjudication doit être obtenu au cours de périodes de référence de cinq années. Ces objectifs minimaux sont applicables à différents modes de passation des marchés publics, y compris les contrats d'achat, de leasing, de location et de contrats de service.

2. Commentaire des articles.

Ad art. 1^{er}

L'article 1^{er} précise le champ d'application du présent règlement grand-ducal.

Le paragraphe 1^{er} énumère les différents modes de passation des marchés publics, y compris les contrats d'achat, de leasing, de location et de contrats de service publics ou autres auxquels les dispositions du présent règlement grand-ducal s'appliquent.

En matière de marchés publics, les dispositions des directives européennes ne s'appliquent qu'à partir d'un certain seuil. Lorsqu'un marché à conclure sur des véhicules automoteurs visés par la directive 2009/33 CE précitée, dépasse ce seuil, la publication au niveau européen des avis de marché est requise et les obligations du présent règlement grand-ducal s'appliquent. Les seuils actuels sont fixés par le règlement UE n°2019/1828 de la Commission européenne du 30 octobre 2019 et ont été publiés au Journal officiel "Mémorial B" n°4163 le 20 décembre 2019. A partir du 1^{er} janvier 2020 les seuils actualisés sont 139.000 € HTVA pour les marchés publics de fournitures et de services passés par des autorités publiques centrales et pour les concours organisés par celles-ci et 214.000 € pour les marchés publics de fournitures et de services passés par les pouvoirs adjudicateurs sous-centraux et pour les concours organisés par ceux-ci.

Le paragraphe 3 précise que le présent règlement grand-ducal s'applique en général aux véhicules automoteurs des catégories M et N. Cependant, conformément à l'article 3, paragraphe 2 de la directive 2009/33/CE précitée, sont exemptés les véhicules automoteurs des catégories M et N équipés de chenilles ou spécialement conçus et construits pour réaliser des travaux et qui, du fait de leurs caractéristiques de construction, ne conviennent ni au transport de passagers, ni au transport de marchandises, et qui ne sont pas une machine montée sur un châssis de véhicule à moteur.

Contrairement aux autobus et en raison du degré de maturité limité sur le marché des autocars à faibles émissions ou à émission nulle et de leurs exigences opérationnelles spécifiques, les autocars ne sont pas inclus dans le champ d'application de la directive 2009/33/CE précitée et sont par conséquent aussi exemptés.

D'autant plus et afin d'éviter d'imposer des charges disproportionnées aux pouvoirs publics et aux opérateurs, l'article 2 de la directive 2009/33/CE précitée prévoit que les États membres peuvent exempter certains véhicules présentant des caractéristiques spécifiques liées à leurs exigences opérationnelles. Il est ainsi proposé d'exempter les véhicules blindés, les ambulances, les corbillards, les véhicules de catégorie M1 accessibles en fauteuil roulant, les grues mobiles, les véhicules conçus et construits pour être utilisés principalement sur les chantiers de construction ou dans les carrières, installations portuaires ou aéroportuaires, ainsi que les véhicules spécialement conçus et construits ou adaptés pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services d'incendie et les forces chargées de maintenir l'ordre public. Ces aménagements peuvent par exemple concerner l'installation d'équipements de communication spécialisés ou d'éclairage de secours. Les véhicules qui sont spécialement conçus et construits pour effectuer des travaux et qui ne sont pas adaptés au transport de passagers ou de marchandises sont ainsi exemptés. Il s'agit notamment de véhicules pour l'entretien des routes, comme les chasse-neige.

Concernant les véhicules qui sont adaptés pour être utilisés par les forces armées, la protection civile, les services d'incendie et les forces chargées de maintenir l'ordre public, il est important de préciser que s'il s'agit de véhicules ordinaires obtenus par voie de marchés publics et dont l'adaptation est prévue seulement en interne, ces véhicules ne sont alors pas à considérer comme «spécialement conçus et construits ou adaptés» et ne pourront par conséquent pas être exclus du champ d'application du présent règlement grand-ducal. En revanche, si l'acquisition par voie de marché public de véhicules et leur adaptation ultérieure pour répondre aux besoins spécifiques des services, sont obtenus dans le cadre de la même procédure, ces véhicules acquis peuvent alors être considérés

comme « spécialement adaptés » et sont donc exemptés. Par contre, si les services d'adaptation sont obtenus séparément, l'acquisition des véhicules n'est pas exemptée. Cette précision provient de la communication 2020/C352/01 de la Commission sur l'application des articles 2, 3, 4 et 5 de la directive 2009/33/CE précitée.

Dans la communication de la Commission il est aussi mentionné que tous les autres types de véhicules des catégories M et N non mentionnés dans l'article 3 ne sont pas exemptés. Par exemple des bennes à ordures ménagères sont en principe réceptionnées par type en tant que véhicules de catégorie N2 ou N3 conformément au règlement (UE) 2018/858 et dès lors, ces véhicules ne sont pas exclus du champ d'application du présent règlement grand-ducal.

Ad art. 2

L'article 2 indique que les définitions et les catégorisations reprises aux articles 2 et 2bis du Code de la Route s'appliquent au présent règlement grand-ducal et propose des définitions relatives aux pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices visés. De plus, trois définitions en relation avec les véhicules propres et à émission nulle sont introduites.

Les voitures à passagers comportant outre le siège du conducteur, huit places assises au maximum (M1), les voitures à passagers comportant outre le siège du conducteur, plus de huit places assises au maximum et dont la masse maximale ne dépasse pas 5 tonnes (M2), et les camionnettes dont la masse maximale ne dépasse pas 3,5 tonnes sont désignées comme « véhicule léger ».

Les véhicules légers, dont les marchés sont attribués entre le 2 août 2021 et le 31 décembre 2025, sont désignés comme « véhicule léger propre » à condition que leurs émissions en CO₂ soient inférieures ou égales à 50 g/km et leurs émissions de polluants en conditions de conduite réelles se situent en deçà d'un pourcentage des limites définies à l'appendice 1 de l'annexe I. Par exemple, tous les véhicules légers à nulle émission de CO₂, tels que les véhicules 100% électriques et ceux à pile à combustible à hydrogène, remplissent ces critères d'émissions. Les véhicules du type plug-in hybride et hybride peuvent aussi être considérés ainsi à condition que les niveaux d'émissions précités ne soient pas dépassés.

Pour tous les véhicules légers, dont les marchés sont attribués à partir du 1^{er} janvier 2026, le terme de « véhicule léger propre » ne désigne que ceux émettant zéro grammes de CO₂ par kilomètre. A l'heure actuelle, seulement les véhicules 100% électriques ou à pile à combustible à hydrogène correspondent à ce critère.

Les autobus de la catégorie M3 et les véhicules à moteur pour le transport de choses, dont la masse maximale est soit entre 3,5 et 12 tonnes (N2) ou soit supérieure à 12 tonnes (N3), sont désignés sous le terme « véhicule utilitaire lourd ».

Les véhicules utilitaires lourds utilisant des carburants alternatifs tels que définis à l'article 2 de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs sont désignés comme « véhicule utilitaire lourd propre ». Ainsi, tous les véhicules utilitaires lourds 100% électriques, à pile à combustible à hydrogène,

plug-in hybrides ou propulsés par biocarburant, carburant de synthèse, carburant paraffinique, gaz naturel comprimé (GNC), gaz naturel liquéfié (GNL) ou gaz pétrolier liquéfié (GPL) sont concernés. Lorsque des biocarburants liquides, des carburants de synthèse ou des carburants paraffiniques sont utilisés par les véhicules obtenus par voie de marchés publics, les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices doivent garantir, par des clauses contractuelles contraignantes ou par des moyens d'une efficacité analogue dans le cadre de la procédure de passation de marchés publics, que seuls ces carburants doivent être utilisés dans ces véhicules. Bien qu'il soit possible que ces carburants contiennent des additifs, comme c'est le cas, par exemple, pour le carburant à base d'éthanol pour les moteurs diesel adaptés (ED95), ils ne devraient pas être mélangés à des combustibles fossiles traditionnels.

Les véhicules utilitaires lourds plug-in hybrides sont considérés comme des véhicules propres, comme ceux-ci peuvent être rechargés de l'extérieur, tandis que les véhicules hybrides non rechargeables ne sont pas considérés comme des véhicules utilitaires lourds propres.

Le terme de « véhicule lourd à émission nulle » désigne les véhicules utilitaires lourds dont les émissions de CO₂ sont inférieures à 1 g/kWh ou inférieures à 1 g/km. A l'heure actuelle, seulement les véhicules 100% électriques ou à pile à combustible à hydrogène correspondent à ce critère.

Ad art. 3

La directive 2009/33/CE précitée impose aux États membres seulement des objectifs minimaux qui doivent être atteints à l'échelle nationale. Ainsi, les États membres ont la possibilité de répartir les efforts pour atteindre les objectifs minimaux sur leur territoire, en prenant en compte des facteurs tels que par exemple les différences en matière de capacités économiques, la qualité de l'air, la densité de la population, les caractéristiques des systèmes de transport, ou tout autre critère pertinent. Cependant, dans le présent règlement grand-ducal il est proposé d'imposer les mêmes objectifs minimaux à chaque pouvoir adjudicateur ou chaque entité adjudicatrice.

Les raisons principales sont qu'un objectif uniforme pour tous les acteurs concernés facilite non seulement l'atteinte et le contrôle de l'objectif national, mais l'objectif est aussi plus ambitieux que les exigences de la directive. S'y ajoute que si les seuils minimaux indiqués à l'article 1^{er} ne sont pas dépassés, ces contrats ne tombent pas dans le champ d'application du présent règlement grand-ducal et ne seront pas pris en compte pour le calcul du pourcentage de véhicules propres acquis par l'acteur pendant une période de référence.

Le pourcentage minimal à atteindre pour chaque acteur est calculé séparément pour les véhicules légers et les véhicules utilitaires lourds. A chaque fois, tous les véhicules obtenus par les contrats visés à l'article 1^{er} pendant une période de référence sont pris en compte pour en calculer le pourcentage de véhicules légers ou utilitaires lourds considérés comme propres.

La première période de référence s'étend du 2 août 2021 au 31 décembre 2025 et les prochaines périodes s'étendent ensuite sur une durée de cinq années pour chaque période de référence. L'établissement d'objectifs minimaux en matière de marchés publics relatifs aux véhicules propres à atteindre au cours de période de référence de cinq ans laissent suffisamment de temps pour adapter les procédures de passation des marchés publics, tout en donnant un signal clair au marché.

Pour le calcul des objectifs minimaux d'une période de référence, la date du marché public à prendre en compte est la date de l'achèvement de la procédure de passation du marché public du fait de l'attribution du contrat.

Les objectifs minimaux pour le Luxembourg sont fixés dans les tableaux 3 et 4 dans l'annexe de la directive 2009/33/CE précitée. Pour les véhicules légers un pourcentage minimal de 38,5% de véhicules légers propres a été fixé pour toutes les périodes de référence. Mais il est important de souligner que la définition de véhicule léger propre change à partir de la deuxième période de référence.

En ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds, un pourcentage minimal de 10% de véhicules utilitaires lourds de la catégorie N2 ou N3 est requis pour la première période de référence et de 15% pour chaque période quinquennale successive. De même, un pourcentage minimal de 45% d'autobus (catégorie M3) propres est requis pour la première période de référence et de 65% pour chaque période quinquennale successive. Afin de renforcer l'engagement en faveur de la décarbonisation du secteur des transports, la moitié de ces objectifs minimaux pour les autobus acquis au cours des périodes de référence susmentionnées doit être atteinte par l'obtention par voie de marchés publics d'autobus à émission nulle.

Comme les principes de l'économie circulaire imposent l'extension de la durée de vie des produits, les véhicules légers ou utilitaires lourds qui satisfont aux exigences en matière de véhicules propres ou de véhicules à émission nulle à la suite d'une transformation vont également être pris en compte pour atteindre les objectifs minimaux en matière de marchés publics. La communication 2020/C352/01 précitée explique en détail de quelle manière une telle transformation est prise en compte pour le calcul des objectifs minimaux. Si un véhicule obtenu avant l'entrée en vigueur du présent règlement grand-ducal est transformé lors d'une période de référence en véhicule propre ou à émission nulle, alors la transformation ultérieure du véhicule peut être pris en compte, à condition le Ministère de la Mobilité et des Travaux publics soit informé. Il est important de mentionner que dans la directive 2009/33 CE précitée le terme de « modernisation » est utilisé pour désigner la transformation en véhicule propre. Cependant, comme ce terme n'est pas utilisé au Code de Route, il est proposé d'utiliser celui de la « transformation » qui y est invoqué à plusieurs reprises.

Les paragraphes 7 et 8 précisent pour tous les différents contrats visés à l'article 1^{er} quel nombre de véhicules routiers est à prendre en compte aux fins de l'évaluation du respect des objectifs minimaux en matière de marchés publics.

Ad art. 4

Afin d'évaluer la mise en œuvre de la directive, celle-ci impose aux Etats membres de soumettre à la Commission européenne un rapport sommaire au plus tard le 2 août 2022 et un rapport détaillé au plus tard le 18 avril 2026 et tous les trois ans par la suite. Ces rapports doivent notamment mentionner le nombre et les catégories de véhicules couverts par les contrats de marchés publics relevant du champ d'application de la directive, sur la base des données fournies par la Commission européenne. Sur ce dernier point en particulier, la directive prévoit en effet que la Commission européenne rassemble et publie le nombre et les catégories de véhicules couverts par les contrats d'achat, de prise

en crédit-bail, de location ou de location-vente et par les contrats de services visés, en extrayant les données pertinentes des avis d'attribution de marchés publiés sur la base de données TED. Or, à l'heure actuelle, si la publication d'avis de marché est rendue obligatoire par la réglementation sur les marchés publics, il n'existe aucune obligation de fournir ces informations dans les formulaires types d'avis d'attribution de marché.

Pour remédier à cette difficulté, il est proposé de rendre obligatoire la fourniture de ces informations (nombre total de véhicules, nombre de véhicules propres et nombre de véhicules utilitaires lourds à émission nulle) dans les formulaires types d'avis d'attribution de marché mis à disposition des pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices sur le Portail des marchés publics. A cet effet, il est proposé de créer une obligation dans le chef des pouvoirs adjudicateurs/entités adjudicatrices, consistant à encoder, lors de la publication des avis d'attribution des contrats de marchés publics qui relèvent du champ d'application du projet, les informations relatives au nombre de véhicules, de véhicules propres et de véhicules à émission nulle dans les formulaires électroniques types.

Il est proposé d'imposer aux pouvoirs adjudicateurs et aux entités adjudicatrices de remplir les informations requises par le projet dans les champs BT-715, BT-716 et BT-725. Ces champs, bien que facultatifs au sens technique, seront visibles dans les formulaires types, soit de manière systématique, soit de manière conditionnelle, en fonction par exemple, de la nature du marché concerné. Cette obligation nouvelle devrait permettre d'extraire automatiquement le nombre de véhicules de transport routier ainsi que le nombre de véhicules de transport routier propres et à émission nulle, ce qui facilitera l'élaboration des rapports susmentionnés.

Ad art. 5

La directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifie la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie en remplaçant le texte de huit articles et en supprimant les deux autres articles restants. Au lieu de modifier ou de supprimer de la même manière chaque article du règlement grand-ducal précité du 17 juin 2011, il est proposé pour des raisons de lisibilité et de compréhension, d'abroger celui-ci et de le remplacer par le présent règlement grand-ducal.

Ad art. 6

Afin de faciliter la référence au présent règlement grand-ducal, il est proposé d'en indiquer une formulation plus courte, qui ne contient plus de référence au règlement grand-ducal abrogé.

Ad art. 7

L'article 7 prévoit une disposition transitoire dans le cadre de la mise en œuvre de l'article 4 du présent règlement grand-ducal. En effet, il convient de rappeler que la Commission européenne a prévu une nouvelle version des formulaires types incluant les champs en question (champs BT-715, BT-716 et BT-725) par le règlement d'exécution (UE) 2019/1780 du 23 septembre 2019 établissant les

formulaire types pour la publication d'avis dans le cadre de la passation de marchés publics. Les Etats membres disposent d'un délai fixé au 25 octobre 2023 au plus tard pour mettre en place ces nouveaux formulaires. Ainsi, pour la période comprise entre la fin de la période de transposition de la directive 2019/1161 CE précitée fixée au 2 août 2021 et la mise en place des nouveaux formulaires électroniques pour la base de données TED, le projet prévoit que les informations relatives au nombre de véhicules, de véhicules propres et de véhicules à émission nulle couverts par chaque contrat doivent être encodées dans le champ libre « II.2.14) Informations complémentaires » des formulaires types en vigueur. Cette obligation est d'ailleurs conforme à la recommandation de la Commission européenne dans sa communication 2020/C352/01 précitée.

Ad art. 8

Formule exécutoire.



FICHE D'ÉVALUATION D'IMPACT MESURES LÉGISLATIVES, RÉGLEMENTAIRES ET AUTRES

Coordonnées du projet

Intitulé du projet :	Projet de règlement grand-ducal relatif à la promotion de véhicules routiers propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions et abrogeant le règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.
Ministère initiateur :	Ministère de la Mobilité et des Travaux publics
Auteur(s) :	Gilles Caspar
Téléphone :	24784947
Courriel :	gilles.caspar@tr.etat.lu
Objectif(s) du projet :	<p>L'objectif est de transposer les modifications apportées par la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 à la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie. Concrètement, il est proposé que les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices tiennent compte, lors de l'obtention par voie de marchés publics de certains véhicules routiers, des incidences énergétiques et environnementales qu'ont ces véhicules tout au long de leur cycle de vie, y compris la consommation d'énergie et les émissions de CO₂ et de certains polluants, afin de promouvoir et de stimuler le marché des véhicules propres et économes en énergie et d'augmenter la contribution du secteur des transports aux politiques menées par l'Union européenne dans les domaines de l'environnement, du climat et de l'énergie.</p> <p>Pour chaque pouvoir adjudicateur ou chaque entité adjudicatrice, un pourcentage minimal de véhicules propres sur l'entièreté des véhicules mis en adjudication doit être obtenu au cours de périodes de références de cinq années.</p>
Autre(s) Ministère(s) / Organisme(s) / Commune(s) impliqué(e)(s)	Ministère de l'Intérieur
Date :	11/02/2021



Mieux légiférer

1

Partie(s) prenante(s) (organismes divers, citoyens,...) consultée(s) : Oui Non

Si oui, laquelle / lesquelles :

Remarques / Observations :

2

Destinataires du projet :

- Entreprises / Professions libérales :

Oui Non

- Citoyens :

Oui Non

- Administrations :

Oui Non

3

Le principe « Think small first » est-il respecté ?

Oui Non N.a. ¹

(c.-à-d. des exemptions ou dérogations sont-elles prévues suivant la taille de l'entreprise et/ou son secteur d'activité ?)

Remarques / Observations :

¹ N.a. : non applicable.

4

Le projet est-il lisible et compréhensible pour le destinataire ?

Oui Non

Existe-t-il un texte coordonné ou un guide pratique, mis à jour et publié d'une façon régulière ?

Oui Non

Remarques / Observations :

5

Le projet a-t-il saisi l'opportunité pour supprimer ou simplifier des régimes d'autorisation et de déclaration existants, ou pour améliorer la qualité des procédures ?

Oui Non

Remarques / Observations :

Il est proposé d'abroger le règlement grand-ducal du 17 juin 2011 relatif à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie.



6

Le projet contient-il une charge administrative² pour le(s) destinataire(s) ? (un coût imposé pour satisfaire à une obligation d'information émanant du projet ?)

Oui Non

Si oui, quel est le coût administratif³ approximatif total ?
(nombre de destinataires x
coût administratif par destinataire)

² Il s'agit d'obligations et de formalités administratives imposées aux entreprises et aux citoyens, liées à l'exécution, l'application ou la mise en œuvre d'une loi, d'un règlement grand-ducal, d'une application administrative, d'un règlement ministériel, d'une circulaire, d'une directive, d'un règlement UE ou d'un accord international prévoyant un droit, une interdiction ou une obligation.

³ Coût auquel un destinataire est confronté lorsqu'il répond à une obligation d'information inscrite dans une loi ou un texte d'application de celle-ci (exemple : taxe, coût de salaire, perte de temps ou de congé, coût de déplacement physique, achat de matériel, etc.).

7

a) Le projet prend-il recours à un échange de données inter-administratif (national ou international) plutôt que de demander l'information au destinataire ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

b) Le projet en question contient-il des dispositions spécifiques concernant la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel⁴ ?

Oui Non N.a.

Si oui, de quelle(s) donnée(s) et/ou administration(s) s'agit-il ?

⁴ Loi modifiée du 2 août 2002 relative à la protection des personnes à l'égard du traitement des données à caractère personnel (www.cnpd.lu)

8

Le projet prévoit-il :

- une autorisation tacite en cas de non réponse de l'administration ? Oui Non N.a.
- des délais de réponse à respecter par l'administration ? Oui Non N.a.
- le principe que l'administration ne pourra demander des informations supplémentaires qu'une seule fois ? Oui Non N.a.

9

Y a-t-il une possibilité de regroupement de formalités et/ou de procédures (p.ex. prévues le cas échéant par un autre texte) ?

Oui Non N.a.

Si oui, laquelle :

10

En cas de transposition de directives communautaires, le principe « la directive, rien que la directive » est-il respecté ?

Oui Non N.a.



Sinon, pourquoi ?

11

Le projet contribue-t-il en général à une :

a) simplification administrative, et/ou à une

Oui

Non

b) amélioration de la qualité réglementaire ?

Oui

Non

Remarques / Observations :

12

Des heures d'ouverture de guichet, favorables et adaptées aux besoins du/des destinataire(s), seront-elles introduites ?

Oui

Non

N.a.

13

Y a-t-il une nécessité d'adapter un système informatique auprès de l'Etat (e-Government ou application back-office)

Oui

Non

Si oui, quel est le délai pour disposer du nouveau système ?

Adaptation du portail des marchés publics en introduisant les champs BT-715, BT-716 et BT-725 dans les formulaires. Délai octobre 2023.

14

Y a-t-il un besoin en formation du personnel de l'administration concernée ?

Oui

Non

N.a.

Si oui, lequel ?

Remarques / Observations :



Egalité des chances

15

Le projet est-il :

- principalement centré sur l'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non
- positif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

- neutre en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez pourquoi :

Les dispositions du présent avant-projet de règlement grand-ducal s'appliquent aussi bien aux hommes qu'aux femmes.

- négatif en matière d'égalité des femmes et des hommes ? Oui Non

Si oui, expliquez
de quelle manière :

16

Y a-t-il un impact financier différent sur les femmes et les hommes ? Oui Non N.a.

Si oui, expliquez
de quelle manière :

Directive « services »

17

Le projet introduit-il une exigence relative à la liberté d'établissement soumise à évaluation⁵ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire A, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁵ Article 15 paragraphe 2 de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)

18

Le projet introduit-il une exigence relative à la libre prestation de services transfrontaliers⁶ ? Oui Non N.a.

Si oui, veuillez annexer le formulaire B, disponible au site Internet du Ministère de l'Economie et du Commerce extérieur :

www.eco.public.lu/attributions/dg2/d_consommation/d_march_int_rieur/Services/index.html

⁶ Article 16, paragraphe 1, troisième alinéa et paragraphe 3, première phrase de la directive « services » (cf. Note explicative, p.10-11)