



**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Foire aux questions

**MISE EN OEUVRE DES DISPOSITIONS RELATIVES A L'ACHAT PUBLIC DE
VEHICULES PROPRES**

08 avril 2022

TEXTES DE REFERENCE :

- Ordonnance portant transposition de 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
- Décret en Conseil d'État relatif aux obligations d'achat ou d'utilisation de véhicules automobiles routiers à faibles et à très faibles émissions en application de la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil
- Décret modifiant les articles D. 224-15-11 et D. 224-15-12 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles et très faibles niveaux d'émissions dont le poids total autorisé en charge n'excède pas 3,5 tonnes
- Décret modifiant l'article D. 224-15-9 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les véhicules à faibles émissions de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes
- Décret modifiant les articles D. 224-15-2 à D. 224-15-6 du code de l'environnement définissant les critères caractérisant les critères caractérisant les autobus et autocars à faibles émissions

Les acteurs sujets à l'obligation : Les pouvoirs adjudicateurs et les entités adjudicatrices - les marchés publics et contrats de concession

- **Que couvre la notion d'entité adjudicatrice ? Qu'en est-il du verdissement à opérer lors du renouvellement du parc de véhicules légers pour lequel il est prévu, à la différence du verdissement de la flotte d'autobus et d'autocars, que les redevables de l'obligation soient également « les autres pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices » ?**

Les entités adjudicatrices, conformément à l'article L.1212-1 du code de la commande publique, sont :

- les pouvoirs adjudicateurs exerçant une des activités d'opérateur de réseaux ;
- les entreprises publiques qui exercent une de ces mêmes activités d'opérateur de réseau lorsqu'elles ne sont pas des pouvoirs adjudicateurs ;
- et les organismes de droit privé qui ne sont ni des pouvoirs adjudicateurs ni des entreprises publiques lorsqu'ils bénéficient de droits spéciaux ou exclusifs ayant pour effet de leur réserver l'exercice d'une des activités d'opérateur de réseaux et d'affecter substantiellement la capacité des autres opérateurs économiques à exercer cette activité.

L'ensemble des pouvoirs adjudicateurs et des entités adjudicatrices sont soumis à des obligations en matière d'achat ou d'utilisation de véhicules propres. Toutefois, l'article L. 224-8 du code de l'environnement fixe des obligations différenciées selon les différentes catégories d'acheteurs suivantes :

- L'Etat et ses établissements publics (qu'ils agissent en tant que pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices) ;
- Les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics (qu'ils agissent en tant que pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices) ;
- Les autres pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices.

La notion d'« autres pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices » recouvre l'ensemble des pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices autres que l'Etat, ses établissements publics, les collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics. Entrent notamment dans la catégorie des autres pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices certaines personnes morales de droit public telles que les groupements d'intérêt public (GIP) ainsi que les personnes morales de droit privé qui remplissent les critères de définition d'un pouvoir adjudicateur ou d'une entité adjudicatrice énoncés aux articles L. 1211-1 et L. 1212-1 du code de la commande publique.

Une fiche technique élaborée par la DAJ précisant les notions de pouvoir adjudicateur et d'entité adjudicatrice est accessible au [lien suivant](#).

- **Pourquoi le 3° de l'article L. 224-8 du code de l'environnement ne fait-il pas expressément état de conditions tenant au nombre de véhicules et à la nature de l'activité pour l'application de l'obligation de verdissement lors du renouvellement des parcs de véhicules concernant ces autres pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices ?**

Tous les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices visés aux articles L. 1211-1 et L. 1212-1 du code de la commande publique sont concernés par l'application des objectifs en matière d'achat de véhicules propres, telle que définie à l'article L. 224-7 du code de l'environnement.

Cette mention « Autres pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices » couvre notamment ce qui était auparavant nommé « entreprises nationales », qui disposent de fait de parcs supérieurs au seuil de 20 véhicules.

- **Concernant l'ajout, aux articles L. 224-8, 2° et L. 224-8-2 du code de l'environnement, des « établissements publics » dans la liste des redevables de l'obligation, quelles sont les implications concrètes de ces ajouts ?**

Le terme « Établissements publics » permet d'inclure les établissements publics locaux dans le champ des obligations d'achat de véhicules propres.

- **Comment l'obligation de verdissement lors du renouvellement des parcs doit-elle être mise en œuvre entre l'autorité organisatrice et ses transporteurs cocontractants privés ou opérateurs internes ? Dans le cas où l'AOM a confié l'exploitation des services de transport à une régie EPIC, une société d'économie mixte (SEM) ou une société publique locale (SPL) également considérés comme des pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices, existe-t-il une répartition pour la mise en œuvre de l'obligation entre l'AOM et l'EPIC, la SEM ou la SPL ?**

Lorsqu'une AOM confie l'exploitation des services de transport dont elle a la charge à un opérateur privé ou à un opérateur interne (régie EPIC, SEM ou SPL de transport de voyageurs), elle le confie dans le cadre d'un contrat d'exploitation de services soumis aux obligations d'achat de véhicules propres en tant qu'il porte sur un service mentionné à l'article L. 224-7 du code de l'environnement.

Dans ce cas de figure, le pouvoir adjudicateur assujéti aux obligations d'achat de véhicules propres est l'AOM, en qualité de pouvoir adjudicateur donneur d'ordre. Le respect de l'obligation de verdissement des flottes publiques, en cas de renouvellement de véhicules affectés aux contrats d'exploitation de services de transport de voyageurs est donc apprécié, pour une année calendaire, au niveau de l'AOM. Il appartient à l'AOM de prévoir dans ce contrat la part de renouvellement de véhicules propres devant être réalisée dans le cadre de son exécution, afin que l'AOM respecte les objectifs qui lui sont fixés en application des dispositions de l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

En dehors de ces contrats de services qui les lient à l'AOM, l'EPIC, la SEM ou la SPL sont par ailleurs assujettis aux obligations fixées par les articles L. 224-7 à L. 224-8-2 du code de l'environnement en tant que pouvoirs adjudicateurs ou entités adjudicatrices. Ainsi, pour le parc de véhicules qu'ils gèrent indépendamment des contrats conclus avec l'AOM, le respect de l'obligation de verdissement lors du renouvellement de leurs flottes s'apprécie à leur niveau.

- **L'article L. 224-8 du code de l'environnement s'applique à l'Etat et ses établissements publics, ainsi qu'aux collectivités territoriales, leurs groupements et leurs établissements publics. Quelles sont les obligations réglementaires des établissements de santé en matière de renouvellement de leurs flottes ?**

L'article L. 6141-1 du code de la santé publique considère les établissements publics de santé comme des établissements publics de l'État. Au titre de la commande publique et des obligations de verdissement des flottes de véhicules, les établissements publics de santé font donc partie des établissements publics visés à l'article L. 224-8 du code de l'environnement.

- **Est-ce que les obligations ne concernent que les marchés à procédure formalisée ou également les marchés à procédure adaptée (MAPA) ?**

Les objectifs applicables en matière d'achat de véhicules propres, tels que définis à l'article L. 224-7 du code de l'environnement, concernent l'ensemble des marchés publics et contrats de concession définis par les articles L. 1111-1 et L. 1121-1 du code de la commande publique portant sur :

- L'achat, la prise en crédit-bail, la location ou la location-vente de véhicules de transport routier ;
- La fourniture de services de transport routier de voyageurs ;
- La fourniture de services de transport, de collecte, de livraison ou de distribution.

Ces objectifs sont applicables quel que soit le montant du contrat.

- **L'obligation concerne-t-elle uniquement la détention des matériels ou s'applique-t-elle également à la réalisation du marché ?**

Les obligations s'appliquent :

- aux véhicules acquis dans le cadre de marchés de fourniture de véhicules, qu'il s'agisse d'un achat, d'une location, d'une location-vente ou d'une prise en crédit-bail ;

- aux véhicules utilisés dans le cadre de l'exécution d'un marché de service de transport visé à l'article L. 224-7 du code de l'environnement.

- **L'obligation s'appliquant également à la réalisation du marché public, y-a-t-il une extension de cette obligation au sous-traitant du titulaire du marché public ?**

L'autorité cocontractante, qu'elle soit un pouvoir adjudicateur ou une entité adjudicatrice, est soumise aux obligations prévues par le code de l'environnement. C'est dans ce cadre que le titulaire d'un contrat mentionné au II de l'article L. 224-7 du code de l'environnement est tenu au respect des obligations et des objectifs qui font l'objet du contrat qu'il a conclu avec cette autorité. Et ce, qu'il sous-traite ou non l'exécution des prestations.

- **Doit-on prendre en compte les contrats d'obligations de service public (OSP) qui lient l'AOM à son opérateur interne dans le calcul de l'obligation de renouvellement ?**

Les contrats relevant du ROSP (règlement (UE) n°1370/2007) sont couverts.

- **Comment calculer les seuils européens à partir desquels l'obligation de renouvellement par des VFE ou VTFE s'applique ?**

L'obligation d'achat ou d'utilisation d'une proportion minimale de véhicules à faibles ou très faibles émissions lors du renouvellement annuel du parc de véhicules s'applique quelle que soit la valeur estimée du contrat. En revanche, l'obligation de comptabilisation de la part de véhicules propres acquis ou utilisés, prévue au II de l'article R. 224-15 du code de l'environnement, ne s'applique qu'aux contrats mentionnés au II de l'article L. 224-7 du code de l'environnement dont le montant est supérieur ou égal aux seuils européens (seuils mentionnées dans l'avis relatif aux seuils de procédure et à la liste des autorités publiques centrales en droit de la commande publique figurant en annexe 2 du code de la commande publique).

Implication du type d'opération réalisé

- **Les véhicules en location longue durée (LLD) doivent-ils être pris en compte dans le calcul du nombre de véhicules renouvelés ?**

Aux termes de l'article L. 224-7 du code de l'environnement, l'obligation de verdissement des flottes de véhicules renouvelées s'applique à la location. Par conséquent, les véhicules en location longue durée doivent être pris en compte dans le calcul du nombre de véhicules renouvelés à verdir.

- **La règle est-elle la même que ces contrats s'inscrivent dans le cadre d'une remise en concurrence des contrats (services déjà existants) ou dans le cadre d'une création de nouveaux services ?**

La règle s'applique de la même façon dans les deux cas.

- **Est-ce que ces obligations peuvent s'appliquer à l'achat de véhicules d'occasion ?**

Les véhicules d'occasion acquis par les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices soumis à l'obligation, dès lors qu'ils répondent aux critères fixés aux VFE et VTFE, sont également concernés par le dispositif.

- **Un acheteur peut-il continuer à s'appuyer sur la méthode d'analyse en cycle de vie pour acheter des véhicules propres ?**

Dès lors qu'ils respectent les obligations en termes d'acquisition ou d'utilisation de véhicules propres telles que définies par le code de l'environnement, les acheteurs sont libres de prévoir en outre un critère de sélection des offres fondé sur le coût du cycle de vie des véhicules.

Pour les collectivités ultramarines qui relèvent du statut de Pays et Territoires d'outre-mer (PTOM) et des Terres australes et antarctiques françaises (TAAF) le droit antérieur prévu par le code de la commande publique continue de s'appliquer.

A noter que s'agissant des critères fixés dans le code de l'environnement, dans le cas des véhicules légers, le plafond d'émission fixé pour définir les VFE correspond à un niveau d'émissions au pot d'échappement des véhicules, comme prévu par la réglementation européenne.

- **La réforme s'applique-t-elle aux marchés publics d'acquisition de véhicules dont la procédure est lancée après le 19 novembre 2021 et qui seront mis à la disposition d'un opérateur dans le cadre d'une délégation de service public lancée avant le 19 novembre 2021 ? L'obligation de verdissement lors du renouvellement des flottes concerne-t-elle également les marchés publics et les contrats de concession conclus avant le 19 novembre 2021 ?**

Les nouvelles dispositions introduites par les textes publiés le 18 novembre 2021 sont applicables aux marchés publics et aux contrats de concession pour lesquels une consultation est engagée ou un avis d'appel à la concurrence est envoyé à la publication à compter du 19 novembre 2021.

En revanche, les marchés publics et contrats de concession dont la consultation ou la publication de l'avis d'appel à la concurrence est antérieur au 19 novembre 2021 doivent être conformes aux dispositions qui préexistaient antérieurement dans le code de l'environnement et le code de la commande publique. Cela vaut également pour les bons de commandes et les marchés subséquents rattachés à un accord-cadre lancé avant le 19 novembre 2021.

- **Comment interpréter les objectifs fixés par l'article L. 224-8 du code de l'environnement ? Est-il possible d'étaler dans le temps le renouvellement par des VFE au cours de l'exécution d'un même contrat ?**

La proportion minimale de VFE doit s'apprécier au regard de l'ensemble des contrats de la commande publique signés sur une année donnée.

Cela ne concerne pas des contrats en cours sur une année, mais signés antérieurement.

Concrètement, cela signifie par exemple pour les autobus et autocars, que jusqu'au 1^{er} janvier 2025, chaque année, la moitié des véhicules couverts par des contrats de commande publique signés dans l'année, devront être des véhicules à faibles émissions.

Par exemple, en ce qui concerne les autobus et autocars, lorsque l'on agrège l'ensemble des nouveaux contrats signés sur une année, il doit ainsi y être prévu une part minimale de 50 % de VFE parmi les véhicules faisant l'objet du contrat.

- **Que recouvre la notion de « renouvellement annuel » repris à l'article L. 224-7 du code de l'environnement ?**

La notion de « renouvellement annuel » permet de définir une base temporelle d'un an sur laquelle calculer les % de véhicules à faibles émissions.

Si plusieurs contrats sont signés en cours de la même année, l'obligation de verdissement des véhicules en cas de renouvellement s'apprécie en agrégeant le nombre total de véhicules à renouveler, figurant dans le contrat. Par exemple, si au cours de l'année 2022, un contrat prévoyant le renouvellement de 50 autobus est signé, ainsi qu'un second contrat prévoyant le renouvellement de 20 autobus, 35 véhicules renouvelés sur les 70 devront être des VFE, puisque le taux en vigueur est de 50 %. L'entité est libre de répartir les VFE au sein des deux contrats, tant que le nombre total à l'année est respecté : par exemple 34 VFE lors du premier contrat et 1 VFE pour le second.

- **La notion de « renouvellement annuel » impose-t-elle aux pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices de prévoir l'achat, chaque année, de véhicules à faibles et très faibles**

émissions en vue d'atteindre les pourcentages définis aux articles L. 224-8 et suivants et ce, avant les dates prévues par ces mêmes articles ?

La notion de renouvellement annuel n'impose pas aux pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices de renouveler leur flotte de véhicules. S'ils décident de renouveler leur flotte, alors ils doivent respecter les % fixés.

- **Que recoupe la notion de « signature » mentionnée à l'article R. 224-15 du code de l'environnement ?**

La notion de signature correspond à l'apposition de la signature de l'acheteur ou de l'autorité concédante sur le contrat et qui en formalise la conclusion.

- **Concernant l'entrée en vigueur différée de l'obligation de renouvellement par des autobus à très faibles émissions, comment faire pour comptabiliser les VTFE lors de l'année 2022 ?**

Pour comptabiliser les VTFE sur l'année 2022, on applique l'objectif sur la période de l'année couverte par l'obligation, c'est-à-dire du 1^{er} juillet 2022 au 31 décembre 2022. S'agissant des autobus à très faibles émissions, pour les pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices assujetties à l'obligation, il est donc nécessaire d'appliquer l'objectif de 25 % sur cette période de 6 mois.

- **Quelle règle appliquer concernant les arrondis pour le renouvellement de véhicules ?**

Les pourcentages à appliquer sont des minima. Si la part de véhicules à renouveler en VFE n'est pas un nombre entier, il faut arrondir à l'entier supérieur.

Par exemple, en considérant 20 % de renouvellement sur 22 véhicules, il est nécessaire d'incorporer 4.4 véhicules à faibles émissions dans les véhicules renouvelés. Le nombre minimal de VFE à prévoir dans ce cas est donc 5.

- **Sur le parc de véhicules à prendre en compte, l'appréciation d'obligation de verdissement lors du renouvellement s'effectue-t-elle au regard de l'ensemble du parc de véhicules légers d'une autorité (toutes activités non concurrentielles confondues) ou du parc de chaque activité ?**

Les véhicules doivent être regroupés par catégories selon qu'ils relèvent de l'article L. 224-8, de l'article L. 224-8-1 ou de l'article L. 224-8-2 du code de l'environnement. On ne mélange pas les voitures particulières et les autobus, sachant en outre qu'ils ne sont pas soumis aux mêmes objectifs. En revanche, il n'est pas nécessaire de tenir compte du type d'activités.

- **Que signifie la notion d'« activités n'appartenant pas au secteur concurrentiel » ?**

Certains pouvoirs adjudicateurs et entités adjudicatrices exercent des missions dans le champ concurrentiel, en plus de leurs activités de service public. Dans ce cadre, ils sont tenus de disposer d'une comptabilité séparée qui permet de retracer ces deux champs d'intervention.

Les obligations de verdissement de leurs flottes ne s'appliquent qu'aux missions de service public. Toutefois, si l'affectation des véhicules au bénéfice de l'un des deux champs d'activité n'est pas réalisable, alors ils sont par défaut couverts par le champ d'application des obligations.

- **A propos de la remontée des informations : compte-t-on les contrats ou les mises à dispositions de véhicules ?**

En ce qui concerne la remontée des informations, c'est le nombre de véhicules figurant dans les contrats qui doit être compté.

- **Comment comptabiliser le nombre d'habitants par agglomération ?**

Il faut se référer à l'arrêté du 22 décembre 2021 établissant les listes d'agglomérations de plus de 100 000, 150 000 et 250 000 habitants conformément à l'article R. 221-2 du code de l'environnement et à l'article L. 2213-4-1 du code général des collectivités territoriales pour identifier les agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Par souci d'uniformité avec les dispositions des articles D. 224-15-3 et D. 224-15-4 du code de l'environnement, les territoires de plus de 250 000 habitants mentionnés à l'article D. 225-15-5-1 s'entendent comme les territoires des communes situées dans des agglomérations de plus de 250 000 habitants.

Pour les agglomérations de plus de 250 000 habitants hors Île-de-France, ce seuil a été notamment défini pour correspondre aux territoires soumis à un plan de protection de l'atmosphère (PPA), comme prévu par l'article L. 222-4 du code de l'environnement. L'annexe 1 de l'arrêté du 22 décembre 2021 donne justement la liste des communes couvertes par les agglomérations concernées. Il faut donc bien considérer que les territoires concernés sont ceux qui figurent à l'annexe 1 de l'arrêté susmentionné.

Pour rappel, la zone à laquelle appartient un itinéraire est celle qui couvre la majorité kilométrique de l'itinéraire, au gré de la classification des communes qu'il traverse (cf. 4° de l'article D. 224-15-2).

- **Les personnes redevables de l'obligation de VTFE peuvent-elles prendre en compte les véhicules du groupe 1 et les véhicules rétrofités en électrique utilisés ou acquis pour l'exécution d'un transport public routier urbain dont l'itinéraire s'inscrit en zone C ou pour l'exécution d'un transport public routier non urbain, qui ne sont pas soumis à l'obligation de renouvellement par des VTFE, dans le calcul de l'obligation de VTFE ?**

Oui, il est souhaitable que les véhicules du groupe 1 et les véhicules rétrofités en électrique soient comptabilisés en tant que VTFE, même dans le cas où ils assurent un service de transport non-urbain ou un service de transport urbain en zone C.

- **Quelle est le sens de la définition pour la zone C des Véhicules à Très Faibles Emissions aux alinéas II et III de l'article D. 224-15-6 du code de l'Environnement ?**

La zone C n'est pas visée par des obligations minimales de VTFE. Toutefois, les définitions des véhicules à très faibles émissions sont données pour permettre de les mettre en valeur dans le rapportage des renouvellements de flotte opérés en application de l'article L. 224-12 du code de l'environnement, et ainsi agréger au niveau national le nombre total de VTFE incorporé, toutes zones confondues.

- **Est-il possible de prendre en compte les véhicules M2 du groupe 1 dans le calcul de l'obligation de VTFE ?**

Les Véhicules M2 sont soumis aux obligations de l'article L. 224-8-2. Les véhicules M2 du groupe 1 (électrique ou hydrogène-électricité hybride) sont des Véhicules à Très Faibles Emissions. Il faut donc les prendre en compte dans le calcul de VTFE.

- **Au sein de chaque zone A, B et C, une cible peut-elle être privilégiée ?**

Les entités adjudicatrices et les pouvoirs adjudicateurs sont libres de répartir géographiquement le renouvellement de leur flotte tant que les objectifs annuels et les critères VTFE définis en fonction des zones de circulation sont respectés.

- **Les objectifs sont-ils individuels à chaque zone ou bien s'appliquent-ils à l'ensemble des zones de la même catégorie A, B ou C dans le périmètre de l'entité adjudicatrice ou du pouvoir adjudicateur ?**

L'objectif de VFE est commun à l'ensemble des zones dans le périmètre de l'entité adjudicatrice ou du pouvoir adjudicateur. Cette entité adjudicatrice ou ce pouvoir adjudicateur peut donc privilégier certaines zones, tant qu'il respecte l'objectif au global et la définition de VFE dans chaque zone.

Pour l'objectif de VTFE, il y a un périmètre d'application minimum : l'article D. 224-15-5-1 du code de l'Environnement module l'obligation fixée à l'article L. 224-8-2 en définissant un périmètre d'application restreint. Ce périmètre regroupe les territoires « *respectivement précisés au II de l'article D. 224-15-3 et aux 1°, 2° et 4° du II de l'article D. 224-15-4* » « *de plus de 250 000 habitants* ». En pratique, il s'agit du territoire des communes des agglomérations de plus de 250 000 habitants.

- **Le décret s'applique-t-il aux circuits spéciaux scolaires ?**

Le 2° de l'article D. 224-15-2 du code de l'environnement vise l'article L. 1241-1 du code des transports dans lequel le 3° couvre les services de transport scolaire définis à l'article L. 3111-7.

L'article L. 3111-7 indique que les transports scolaires sont des services réguliers publics. Les marchés passés pour les véhicules de transport scolaire le confirment en étant catégorisés dans les CPV "Services de transport routier public" ou, dans certains cas, "Services spécialisés de transport routier de passagers".

Ces 2 CPV étant respectivement explicités par les 1° et 2° de l'article R. 224-15-1 du code de l'environnement, les dispositions s'appliquent au transport scolaire.

- **Concernant la définition des carburants très majoritairement d'origine renouvelable non produit à partir de matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements d'affectation des sols, dont la zone de production gagne nettement sur les terres présentant un important stock de carbone, et non mélangé à des combustibles fossiles traditionnels: quels sont les carburants qui relèvent de cette définition ?**

Il s'agit des carburants non produits à partir de matières premières qui excèdent cumulativement les 3 seuils définis à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2019/807.

- **Concernant la part minimale de bioGNV nécessaire pour que les véhicules puissent être considérés comme relevant du groupe 1bis : Par quels moyens les redevables de l'obligation peuvent-ils prouver qu'ils remplissent bien l'exigence de part minimale de gaz d'origine renouvelable ?**

Les redevables de l'obligation peuvent prouver qu'ils remplissent bien l'exigence de part minimale de gaz d'origine renouvelable en fixant par exemple des clauses dans le contrat de service entre l'AOM et l'opérateur sur l'affectation de garanties d'origine par rapport à la consommation totale de GNV.

Au vu de l'article D. 224-15-2 du code de l'environnement, la fraction de gaz renouvelable permettant d'intégrer le groupe 1bis « *est au minimum de 20% à partir du 1^{er} janvier 2020 et de 30% à partir du 1^{er} janvier 2025* ». Ce seuil étant un minimum, un véhicule utilisant un carburant gazeux 100% d'origine renouvelable fait partie du groupe 1bis.

- **Comment garantir l'exclusivité de l'utilisation des biocarburants pour intégrer le groupe 1 bis et 2 ?**

L'article D. 224-15-2 du code de l'Environnement précise la définition des groupes de véhicules des catégories M2 et M3. Cet article précise que les « *véhicules à motorisation électrique hybride utilisant exclusivement un carburant très majoritairement d'origine renouvelable non produit à partir de matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects dans l'affectation des sols* » entrent dans la groupe 1 bis. Il indique également que les « *véhicules utilisant exclusivement un carburant très majoritairement d'origine renouvelable non produit à partir de matières premières présentant un risque élevé d'induire des changements indirects d'affectation des sols [...] ou un carburant de synthèse ou un carburant paraffinique.* » entrent dans le groupe 2. Ces carburants ne doivent « *pas être mélangés à des combustibles fossiles traditionnels* ».

L'usage exclusif de ces carburants doit donc être garanti par un dispositif d'irréversibilité homologué.

- **Les hybrides électriques compacts (non rechargeables) sont-ils compris dans le groupe 1 ou 1 bis ?**

La formulation « *véhicule à motorisation hybride-électrique* » recoupe l'hybride rechargeable et l'hybride non rechargeable. Au vu de l'article D224-15-2, le caractère rechargeable ou non rechargeable du véhicule n'est déterminant que dans le seul cas où la source d'énergie complémentaire à l'électricité est un carburant d'origine fossile. Dans ce cas, le véhicule hybride rechargeable peut intégrer la catégorie 2 alors que le véhicule hybride non rechargeable relève de la catégorie 3.

- **Concernant le type d'hybridation qui permet d'intégrer le groupe 1bis : par quels moyens les redevables de l'obligation peuvent-ils faire la différence entre le full hybrid, le mild-hybrid et le micro-hybrid. Ne faudrait-il pas faire la distinction entre l'appellation « commerciale » et la réalité réglementaire, en se basant sur la mention du certificat d'immatriculation (GH ; NH) ou y-a-t-il d'autres exigences ?**

Les critères de classification dans le groupe 1bis ne distinguent pas les full-, mild- ou micro-hybrid, c'est la mention du code hybride (ex. "NH") sur le certificat d'immatriculation du véhicule qui détermine l'appartenance à un groupe donné.

En revanche, dans le cas où doit être faite la différence entre les véhicules hybrides et les véhicules hybrides rechargeables, c'est l'existence sur le véhicule d'une prise permettant la recharge du système de stockage de l'énergie électrique à partir d'une source extérieure qui distingue les véhicules hybrides rechargeables.

- **Il existe des véhicules utilitaires de catégorie N2 roulant au GNC avec un PTAC de 3,5t afin de pouvoir être conduit par les détenteur de permis B avec un bonus de charge en circulation de 300kg. Ces véhicules sont-ils classés en tant que véhicule à faibles émissions en tant qu'utilisateur d'un des carburants alternatifs autorisé ?**

La directive (UE) 2019/1161 fixe des critères permettant de considérer un véhicule comme à faibles émissions selon les catégories internationales (M1, M2, M3, N1, N2, N3). Les textes de transposition s'attachent à respecter une logique similaire en ce qui concerne les véhicules de transport de marchandises.

En ce qui concerne le verdissement des flottes de véhicules N2, il faut prendre en compte la masse maximale admissible du véhicule et non son PTAC « détaré » pour des besoins de permis B.

Ces véhicules de catégorie N2 sont donc soumis aux critères prévus par l'article D. 224-15-9 du code de l'environnement (à savoir le recours à des carburants alternatifs) et non pas aux critères "≤ 3,5 tonnes" dédiés aux N1.

- **Est-il possible de considérer les autobus à motorisation à combustion interne fonctionnant uniquement à l'hydrogène comme relevant du Groupe 1 ?**

Les véhicules à combustion interne fonctionnant à l'hydrogène doivent être considérés comme relevant du groupe 1.

- **Vous indiquez que « les véhicules à combustion interne fonctionnant à l'hydrogène doivent être considérés comme relevant du groupe 1 », les ajoutant aux véhicules électriques à batteries, trolleybus et véhicules hydrogène à pile à combustible. Doit-on comprendre que cela vaut quelle que soit la provenance de l'hydrogène, et donc que l'hydrogène gris est aussi admis ?**

Les véhicules à combustion interne fonctionnant à l'hydrogène doivent être considérés comme relevant du groupe 1, quel que soit le mode de production de l'hydrogène utilisé.

- **Que peut revêtir l'acceptation du terme « à des coûts économiquement acceptables » ? Quelle est l'entité à même de juger de la pertinence des arguments économiques ?**

Au regard de l'article D. 224-15-3 du code de l'environnement, l'appréciation des coûts économiquement acceptables doit être faite dans le cadre de la définition du besoin, en amont de la passation du contrat, par l'acheteur.

- **Rétrofiter les véhicules d'un parc déjà détenu peut-il être comptabilisé au titre du verdissement de la flotte renouvelée ?**

Oui, à condition que le retrofit ait été réalisé en application stricte des dispositions décrites dans l'arrêté du 13 mars 2020 relatif aux conditions de transformation des véhicules à motorisation thermique en motorisation électrique à batterie ou à pile à combustible, garanties par la délivrance d'un agrément de prototype.

Dans ce cas, les véhicules retrofités sont considérés comme de nouveaux véhicules à très faibles émissions entrant dans le parc de véhicules.

En l'absence de disposition similaires, il n'est pas possible de comptabiliser le retrofit vers d'autres motorisations qu'électrique à batterie ou à pile à combustible.

- **En ce qui concerne les véhicules d'intérêt général exclus du champ d'application de l'obligation de verdissement : les acquisitions de véhicules ordinaires destinés à être adaptés ultérieurement, par exemple à un usage de mission de police, doivent-elles être considérées comme exclues ou incluses dans l'obligation de verdissement ?**

Si les services de police acquièrent des véhicules ordinaires dans l'intention de les adapter spécialement à leurs objectifs (par exemple car ils disposent d'un mécanicien en interne), il s'agit de véhicules non spécialement conçus et construits ou adaptés pour être utilisés par les services de police. Par conséquent, ces acquisitions sont obligatoirement incluses dans le champ d'application de l'obligation de verdissement. Dans le cas contraire, c'est-à-dire si les véhicules et les services d'adaptation sont obtenus dans le cadre de la même procédure (les véhicules acquis sont déjà équipés et adaptés), alors les véhicules acquis peuvent être considérés comme « spécialement adaptés » et peuvent donc être exemptés.

Questions spécifiques concernant les obligations relatives au verdissement effectué lors du renouvellement du parc de véhicules légers

- **Parmi les objectifs de l'article L. 224-8 du code de l'environnement, le pourcentage de véhicules à très faibles émissions doit-il s'appliquer sur la part de véhicules à faibles émissions ?**

La part de véhicules à très faibles émissions doit être calculée à partir de l'ensemble de la flotte de véhicules légers renouvelés, et non à partir de la seule part de véhicules légers à faibles émissions. Par exemple, en 2026, sur 1000 véhicules renouvelés, il faut 400 VFE dont 374 VTFE.

Pour les objectifs de l'article L. 224-8-2 applicables aux autobus et autocars, la part d'autobus à très faibles émissions doit être calculée à partir de la part d'autobus à faibles émissions sur laquelle porte l'obligation. Par exemple, en 2023, sur 60 autobus renouvelés, l'obligation porte sur 30 VFE dont 15 VTFE. Si sur les 60 autobus renouvelés, 40 VFE sont acquis par l'entité adjudicatrice ou pouvoir adjudicateur, qui dépasse ainsi son obligation, l'obligation d'acquisition des VTFE reste de 15.

- **La nouvelle définition des véhicules légers à faibles émissions englobe-t-elle les motorisations électriques et les hybrides ?**

La nouvelle définition des véhicules légers englobe les véhicules électriques et certains véhicules hybrides rechargeables très performants.

- **Le décret s'applique-t-il au transport de personnes à mobilité réduite (TPMR) effectué avec des petits véhicules ?**

Les véhicules affectés au TPMR n'entrent pas dans le champ d'application des obligations fixées aux articles L. 224-7 et 8 du code de l'environnement. S'ils sont considérés comme des véhicules légers, ils peuvent contribuer à l'atteinte des objectifs dès lors qu'ils entrent dans la catégorie VFE/VTFE.