

Critères MPE de l'UE pour les transports

Les marchés publics écologiques (MPE) constituent un instrument non contraignant. Le présent document récapitule les critères MPE mis au point pour les transports. Pour un exposé complet des motifs ayant conduit au choix de ces critères et pour de plus amples informations, veuillez consulter le rapport de référence technique ci-joint.

Pour chaque groupe de produits ou de services, deux ensembles de critères sont présentés:

- les critères essentiels, qui sont destinés à être utilisés par les pouvoirs adjudicateurs dans tous les États membres et qui couvrent les principales incidences sur l'environnement. Ils sont censés ne demander qu'un faible effort de vérification supplémentaire ou n'entraîner qu'une légère augmentation des coûts;
- les critères complets, qui s'adressent aux autorités qui souhaitent acheter les meilleurs produits environnementaux disponibles sur le marché. Ils peuvent nécessiter un effort de vérification supplémentaire ou entraîner une légère augmentation des coûts par rapport à d'autres produits remplissant la même fonction.

1. Définition et champ d'application

Les types de véhicules acquis par les administrations publiques varient énormément selon qu'il s'agit de véhicules destinés à un usage ordinaire (par exemple les véhicules officiels, les véhicules des organes d'inspection, les camionnettes de livraison ou l'équipement de jardinage), de véhicules d'urgence (ambulances, camions de pompier, voitures et fourgons de police, etc.) ou de véhicules spéciaux (camions de nettoyage, camions-poubelles, bus, etc.).

Des critères ont été mis au point pour les trois groupes de produits suivants:

- voitures particulières achetées directement ou sous contrat de crédit-bail/location;
- véhicules et services de transport public;
- camions et services de collecte des déchets.

Les critères et les procédures de passation de marchés définis dans le présent document pourraient également être utiles dans la définition de spécifications pour l'achat de types de véhicules et la passation de marchés de services qui ne sont pas explicitement couverts ici.

Il convient en outre de considérer les critères proposés à la lumière de la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie et des législations nationales la transposant. Cette directive oblige les pouvoirs publics et les opérateurs participant à un marché public de services à tenir compte, lorsqu'ils achètent des véhicules de transport routier, des incidences énergétiques et environnementales de ces véhicules pendant

toute leur durée de vie, au moins sur le plan de la consommation d'énergie, des émissions de CO₂ et des émissions de polluants, dont l'oxyde d'azote, les hydrocarbures non méthaniques et les particules. Cela peut se faire soit en incluant des critères de performance énergétique et environnementale pour chacune des incidences considérées (en guise de spécifications techniques minimales ou de critères d'attribution) ou en traduisant ces incidences en valeur monétaire aux fins de la décision d'achat selon une méthode de calcul prévue dans la directive. Les critères recommandés contenus dans la présente fiche produit peuvent servir de guide aux pouvoirs publics qui souhaitent appliquer la directive à l'aide de la première ou de la seconde option, c'est-à-dire en incluant des critères de performance énergétique et environnementale en guise de spécifications techniques et/ou de critères d'attribution. Les critères peuvent également être utilisés parallèlement à une évaluation des coûts du cycle de vie, réalisée selon la méthode prévue à l'article 6 de la directive ou un outil équivalent tel que celui disponible sur www.cleanvehicle.eu et permettant que la décision d'achat tienne compte à la fois des coûts du cycle de vie et des critères environnementaux minimaux. Comme tous les États membres, lorsqu'ils ont transposé la directive «Véhicules propres», n'ont pas autorisé l'utilisation des deux options mentionnées ci-dessus, il est impératif que les pouvoirs publics vérifient les obligations imposées par la législation nationale avant de choisir leur approche MPE pour ce groupe de produits.

Pour plus d'informations sur la législation européenne applicable, veuillez consulter le rapport de référence technique ci-joint.

1.1. Voitures particulières et véhicules légers

Pour les voitures particulières et les véhicules légers:

- les critères **essentiels** seront axés sur les émissions de CO₂ et d'autres polluants et sur les émissions sonores;
- les critères **complets** couvrent, en outre, les autres éléments susceptibles d'influencer la consommation de carburant ou d'autres incidences environnementales des véhicules. Un chapitre est consacré spécifiquement au cas de la location ou du crédit-bail de voitures. Certains aspects environnementaux relatifs à l'entretien devront être couverts par la procédure de passation de marchés de crédit-bail ou de location de véhicules, si l'entretien est effectué par le contractant.

Dans les deux cas, des critères d'attribution ont été définis afin d'encourager une amélioration.

1.2. Véhicules et services de transport public

Il y a quelques années encore, la plupart des services de transport public étaient gérés par les pouvoirs publics (principalement des administrations locales et régionales), soit directement par des fonctionnaires soit par l'intermédiaire d'une société publique chargée de ces services. Ces dernières années, cependant, la passation de marchés publics avec mise en concurrence pour les services de transport public par bus a considérablement augmenté. Des critères sont dès lors prévus tant pour l'achat direct de bus que pour la passation de marchés de services de transport public.

Pour les marchés publics d'acquisition de bus, les critères **essentiels** sont axés sur les principaux aspects des bus liés à l'environnement et à la santé, c'est-à-dire les gaz d'échappement et les émissions sonores (en définissant certaines caractéristiques techniques des véhicules). Les critères **complets** tiendront compte d'autres éléments qui aideront à réduire d'autres incidences environnementales.

Pour les marchés publics de services de transport par bus, les critères **essentiels** se concentrent également sur les gaz d'échappement et les émissions sonores, ainsi que sur la formation en conduite écologique pour les conducteurs de bus afin de réduire la consommation de carburant. Les critères **complets** tiennent compte d'autres aspects, tels que des critères supplémentaires favorisant une diminution de la consommation de carburant. Dans ce cas, la plupart des critères seront définis comme des critères d'attribution afin de pouvoir attribuer davantage de points aux bus plus écologiques.

1.3. Camions et services de collecte des déchets

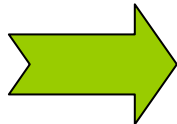
Comme pour les services de transport, les services de collecte des déchets sont de plus en plus souvent confiés à des sociétés privées. Des critères sont dès lors prévus tant pour l'achat direct de camions que pour l'acquisition de services de collecte des déchets.

Les critères sont très similaires à ceux des bus, étant donné que les camions sont aussi des véhicules lourds.

La seule différence est que, pour les camions, il est recommandé d'exclure les critères relatifs au potentiel de réchauffement planétaire (PRP). Les critères relatifs aux systèmes de climatisation semblent également moins pertinents, puisque seule la cabine du conducteur serait climatisée et que, dans plusieurs pays, le service a lieu de nuit ou tôt le matin, lorsque la climatisation n'est pas nécessaire. Les critères relatifs à cet élément sont dès lors exclus pour les camions de collecte des déchets.

Les exigences minimales pour les émissions de CO₂ sont exclues des critères applicables aux véhicules de transport public et aux véhicules de collecte des déchets, étant donné que la grande variation des tailles et des habitudes d'utilisation des véhicules les rendent très difficiles à mesurer et à vérifier d'une manière appropriée. Les critères pour les émissions de gaz d'échappement sont basés sur les normes Euro. Toutefois, conformément à la directive «Véhicules propres», les autorités devraient tenir compte de la consommation d'énergie et des émissions de CO₂ pendant toute la durée de vie des véhicules considérés. Pour ce faire, elles peuvent effectuer une évaluation des coûts du cycle de vie selon la méthode prévue à l'article 6 de la directive ou un outil équivalent tel que celui disponible sur www.cleanvehicle.eu.

2. Principales incidences sur l'environnement¹

Principales incidences sur l'environnement	Approche MPE
<ul style="list-style-type: none"> • Contribution au changement climatique par l'émission de gaz à effet de serre • Épuisement des ressources (en particulier pour les carburants provenant de sources non renouvelables) • Pollution atmosphérique due aux émissions d'autres gaz d'échappement, qui peuvent causer: <ul style="list-style-type: none"> - des problèmes de santé locaux (en particulier respiratoires) et régionaux - des dommages à l'environnement, aux bâtiments et aux monuments • Pollution sonore • Génération d'huiles lubrifiantes et de pneumatiques usagés • Génération de pièces et de matériaux usagés à la fin de vie du véhicule 	 <ul style="list-style-type: none"> • Acquisition de véhicules à faibles émissions (gaz à effet de serre, autres gaz d'échappement et bruit) • Réduction de la consommation de carburant grâce à la conduite écologique, à des systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques et à des indicateurs de changement de vitesse • Réduction de la consommation de carburant grâce à des lubrifiants à faible viscosité et à des pneumatiques à faible résistance au roulement • Acquisition de véhicules équipés de systèmes de climatisation à refroidisseurs à faible PRP (potentiel de réchauffement planétaire) • Acquisition de pneumatiques écologiques et d'huiles lubrifiantes régénérées • Collecte et gestion correctes des huiles lubrifiantes et pneumatiques usagés • Promotion des véhicules fabriqués à partir de matériaux recyclés ou écologiques

Remarque: l'ordre de présentation des incidences ne traduit pas nécessairement leur ordre d'importance.

¹ Incidence sur l'environnement = dégradation de l'environnement: détérioration de l'environnement par l'épuisement de ressources comme l'air, l'eau et le sol, la destruction des écosystèmes et la disparition de la faune et de la flore sauvages.

3. Critères MPE de l'UE pour les transports

Critères essentiels	Critères complets																																								
3.1 Critères MPE de l'UE pour les voitures particulières et les véhicules légers																																									
OBJET	OBJET																																								
Achat ou crédit-bail de véhicules à faibles émissions.	Achat ou crédit-bail de véhicules à faibles émissions.																																								
SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES	SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES																																								
<p>1. Émissions de CO₂</p> <p>Selon la fiche technique du véhicule, les émissions de CO₂ ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type de véhicule²</th> <th>g de CO₂/km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Mini</td><td>110</td></tr> <tr><td>Petit</td><td>120</td></tr> <tr><td>Compact</td><td>130</td></tr> <tr><td>Moyen</td><td>150</td></tr> <tr><td>Familial</td><td>170</td></tr> <tr><td>De luxe</td><td>270</td></tr> <tr><td>4x4/break</td><td>210</td></tr> <tr><td>Petites fourgonnettes (N1, classe I)</td><td>150</td></tr> <tr><td>Autres fourgonnettes (N1, classe II et classe III)</td><td>220</td></tr> </tbody> </table> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent les émissions de CO₂.</p>	Type de véhicule ²	g de CO ₂ /km	Mini	110	Petit	120	Compact	130	Moyen	150	Familial	170	De luxe	270	4x4/break	210	Petites fourgonnettes (N1, classe I)	150	Autres fourgonnettes (N1, classe II et classe III)	220	<p>1. Émissions de CO₂</p> <p>Selon la fiche technique du véhicule, les émissions de CO₂ ne doivent pas dépasser les valeurs suivantes:</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th>Type de véhicule²</th> <th>g de CO₂/km</th> </tr> </thead> <tbody> <tr><td>Mini</td><td>90</td></tr> <tr><td>Petit</td><td>100</td></tr> <tr><td>Compact</td><td>110</td></tr> <tr><td>Moyen</td><td>130</td></tr> <tr><td>Familial</td><td>150</td></tr> <tr><td>De luxe</td><td>200</td></tr> <tr><td>4x4/break</td><td>170</td></tr> <tr><td>Petites fourgonnettes (N1, classe I)</td><td>130</td></tr> <tr><td>Autres fourgonnettes (N1, classe II et classe III)</td><td>180</td></tr> </tbody> </table> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent les émissions de CO₂.</p>	Type de véhicule ²	g de CO ₂ /km	Mini	90	Petit	100	Compact	110	Moyen	130	Familial	150	De luxe	200	4x4/break	170	Petites fourgonnettes (N1, classe I)	130	Autres fourgonnettes (N1, classe II et classe III)	180
Type de véhicule ²	g de CO ₂ /km																																								
Mini	110																																								
Petit	120																																								
Compact	130																																								
Moyen	150																																								
Familial	170																																								
De luxe	270																																								
4x4/break	210																																								
Petites fourgonnettes (N1, classe I)	150																																								
Autres fourgonnettes (N1, classe II et classe III)	220																																								
Type de véhicule ²	g de CO ₂ /km																																								
Mini	90																																								
Petit	100																																								
Compact	110																																								
Moyen	130																																								
Familial	150																																								
De luxe	200																																								
4x4/break	170																																								
Petites fourgonnettes (N1, classe I)	130																																								
Autres fourgonnettes (N1, classe II et classe III)	180																																								

² Voir www.cleanvehicle.eu pour des exemples de types de véhicules.

<p>2. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Les véhicules doivent satisfaire à la norme Euro 5.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>	<p>2. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Les véhicules doivent satisfaire à la norme Euro 6.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>
<p>3. Conduite écologique</p> <p>Les voitures et fourgonnettes doivent être fournies avec des informations/instructions sur la conduite écologique pertinentes pour le véhicule.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir les documents où figurent les informations nécessaires.</p>	<p>3. Conduite écologique</p> <p>Les voitures et fourgonnettes doivent être fournies avec des informations/instructions sur la conduite écologique pertinentes pour le véhicule.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir les documents où figurent les informations nécessaires.</p>
	<p>4. Indicateurs de changement de vitesse</p> <p>Le véhicule proposé doit être équipé d'un indicateur de changement de vitesse.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>
	<p>5. Systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques</p> <p>Le véhicule proposé doit être équipé de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>

	<p>6. Affichage de la consommation de carburant</p> <p>Le véhicule proposé doit être équipé d'un mécanisme affichant, à l'intention du conducteur, la consommation de carburant.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>
	<p>7. Gaz de climatisation</p> <p>Le véhicule proposé doit répondre aux exigences suivantes: si le véhicule est équipé d'un système de climatisation destiné à contenir des gaz à effet de serre fluorés, le gaz en question doit avoir un potentiel de réchauffement planétaire (PRP) ≤ 150 (relatif au CO₂ et à un horizon temporel de 100 ans).</p> <p>Si le PRP est plus élevé, le taux de fuite du système ne doit pas dépasser 40 g de gaz à effet de serre fluorés par an pour un système d'évaporation unique, ou 60 g de gaz à effet de serre fluorés par an pour un système d'évaporation double.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir le nom, la formule et le PRP du gaz réfrigérant utilisé dans le système de climatisation. Si un mélange de gaz est utilisé (n étant le nombre de gaz), le PRP sera calculé comme suit:</p> $\text{PRP} = \Sigma(\text{substance } X_1 \% \times \text{PRP}(X_1)) + (\text{substance } X_2 \% \times \text{PRP}(X_2)) + \dots (\text{substance } X_n \% \times \text{PRP}(X_n))$ <p>où % est la contribution par poids avec une tolérance de poids de +/- 1 %.</p> <p>Des informations relatives au PRP des gaz sont disponibles à l'adresse suivante:</p> <p>http://www.grida.no/publications/other/ipcc_tar/?src=/climate/ipcc_tar/wg1/248.htm</p>

	Si le PRP est > 150, les résultats des tests de fuite doivent être fournis.
	<p>8. Huiles lubrifiantes</p> <p>a. Les véhicules doivent utiliser des huiles lubrifiantes pour moteur à faible viscosité ou des huiles lubrifiantes régénérées, avec un minimum de 25 % d'huiles de base régénérées, lors de l'entretien des véhicules. Les lubrifiants à faible viscosité sont ceux qui correspondent à un indice SAE de 0W30 ou 5W30 ou équivalent.</p> <p>b. Les graisses et fluides hydrauliques ne devraient pas être porteurs de mentions de dangers pour la santé ou l'environnement ou de phrases de risque au moment de la candidature [limite de classification la plus basse dans le règlement (CE) n° 1272/2008 ou la directive 99/45/CE du Conseil].</p> <p>c. Aucune dérogation à l'exclusion prévue à l'article 6, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 66/2010 ne peut être accordée en ce qui concerne des substances définies comme extrêmement préoccupantes et incluses dans la liste visée à l'article 59 du règlement (CE) n° 1907/2006, si présentes dans des mélanges, dans des concentrations supérieures à 0,010 % masse/masse (w/w).</p> <p>d. La teneur en carbone doit provenir pour 45 % au moins de matières premières renouvelables.</p> <p>e. Le pourcentage en masse cumulé des substances présentes non biodégradables et bioaccumulables ne doit pas être supérieur à 0,1 % masse/masse (w/w).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique des lubrifiants proposés. Les produits porteurs d'un écolabel de type I satisfaisant aux critères retenus seront réputés conformes. Sera également accepté tout autre moyen de preuve jugé approprié, tel qu'un dossier technique ou un rapport d'essai émis par un organisme indépendant.</p>

	<p>9. Pneumatiques des véhicules – bruit</p> <p>Les véhicules doivent être équipés de pneumatiques dont les niveaux d'émissions sonores sont inférieurs au niveau maximal défini à l'annexe II, partie C, du règlement (CE) n° 661/2009 (voir l'annexe II du présent document). Cela est équivalent aux deux premières catégories (sur trois disponibles) de la classe du bruit de roulement externe de l'étiquetage européen des pneumatiques.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste des pneumatiques qui seront utilisés lors de l'entretien des véhicules, la fiche technique ou les résultats des essais des pneumatiques où figurent les émissions sonores, et une déclaration signée dans laquelle il s'engage à utiliser ces produits pendant toute la durée du marché.</p>												
	<p>10. Pneumatiques des véhicules – résistance au roulement</p> <p>La résistance au roulement (tant pour les nouveaux pneumatiques que pour les pneumatiques rechapés³), exprimée en kg/tonne, ne doit pas dépasser les valeurs limites suivantes, conformément à la norme ISO 28580 ou à une norme équivalente:</p> <table border="1" data-bbox="1128 951 1944 1257"> <thead> <tr> <th>Classe de pneumatique</th> <th>Résistance maximale au roulement (kg/tonne)</th> <th>Classe d'efficacité en carburant prévue par l'étiquetage des pneumatiques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C1</td> <td>10,5</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>C2</td> <td>9,2</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>C3</td> <td>7</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table>	Classe de pneumatique	Résistance maximale au roulement (kg/tonne)	Classe d'efficacité en carburant prévue par l'étiquetage des pneumatiques	C1	10,5	E	C2	9,2	E	C3	7	D
Classe de pneumatique	Résistance maximale au roulement (kg/tonne)	Classe d'efficacité en carburant prévue par l'étiquetage des pneumatiques											
C1	10,5	E											
C2	9,2	E											
C3	7	D											

³ Remarque: aucun étiquetage n'est prévu pour les pneumatiques rechapés.

	<p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste des pneumatiques qui seront utilisés, les résultats des essais des pneumatiques (réalisés conformément à la norme ISO 28580 ou à une norme équivalente pour en vérifier la conformité), et une déclaration signée dans laquelle il s'engage à utiliser ces produits pendant toute la durée du marché.</p> <p>Les produits porteurs d'un écolabel de type I satisfaisant aux critères retenus seront réputés conformes. Sera également accepté tout autre moyen de preuve jugé approprié.</p>
--	--

CRITÈRES D'ATTRIBUTION	CRITÈRES D'ATTRIBUTION
<p>Des points supplémentaires seront attribués pour les éléments suivants:</p> <p>1. Utilisation de carburants de substitution</p> <p>Le véhicule est conçu pour être alimenté par des types de carburants de substitution ou des systèmes fonctionnant avec de tels carburants (par exemple: biocarburants, systèmes électriques, fonctionnant à l'hydrogène ou hybrides).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces spécifications techniques ou technologiques en matière de carburant.</p>	<p>Des points supplémentaires seront attribués pour les éléments suivants:</p> <p>1. Utilisation de carburants de substitution</p> <p>Le véhicule est conçu pour être alimenté par des types de carburants de substitution ou des systèmes fonctionnant avec de tels carburants (par exemple: biocarburants, systèmes électriques, fonctionnant à l'hydrogène ou hybrides).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces spécifications techniques ou technologiques en matière de carburant.</p>
<p>2. Niveaux d'émission sonore</p> <p>Émissions sonores inférieures à celles définies par la loi (voir l'annexe I).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations, ou les résultats des essais.</p>	<p>2. Niveaux d'émission sonore</p> <p>Émissions sonores inférieures à celles définies par la loi (voir l'annexe I).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations, ou les résultats des essais.</p>
<p>3. Émissions moindres de CO₂</p> <p>Émissions de CO₂ inférieures à celles définies dans les spécifications (1).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent les émissions de CO₂.</p>	<p>3. Émissions moindres de CO₂</p> <p>Émissions de CO₂ inférieures à celles définies dans les spécifications (1).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent les émissions de CO₂.</p>
	<p>4. Matériaux des véhicules</p> <p>Des points supplémentaires sont attribués en fonction du pourcentage en poids de véhicule qui est fabriqué à partir de matériaux recyclés ou renouvelables. Les matériaux renouvelables comprennent, par exemple, les bioplastiques dérivés de sources telles que l'huile végétale ou l'amidon de</p>

	<p>mais.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>
	<p>5. Système d'arrêt et de redémarrage automatique</p> <p>Le véhicule est équipé d'un système d'arrêt et de redémarrage automatique.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>
<p>CLAUSES D'EXÉCUTION DU CONTRAT (POUR LES MARCHÉS DE CRÉDIT-BAIL uniquement)</p>	<p>CLAUSES D'EXÉCUTION DU CONTRAT (POUR LES MARCHÉS DE CRÉDIT-BAIL uniquement)</p>
<p>1. Élimination des huiles lubrifiantes et des pneumatiques</p> <p>Le contractant a pris des dispositions pour collecter et éliminer les huiles lubrifiantes et les pneumatiques usagés, de manière à réduire les incidences sur l'environnement et assurer le traitement correct de ces déchets.</p> <p>Vérification: le contractant a conclu un marché avec une ou plusieurs entreprises de gestion des déchets agréées, ou peut apporter la preuve qu'il a pris des dispositions pour la collecte et l'élimination des huiles lubrifiantes et des pneumatiques usagés.</p>	<p>1. Élimination des huiles lubrifiantes et des pneumatiques</p> <p>Le contractant a pris des dispositions pour collecter et éliminer les huiles lubrifiantes et les pneumatiques usagés, de manière à réduire les incidences sur l'environnement et assurer le traitement correct de ces déchets.</p> <p>Vérification: le contractant a conclu un marché avec une ou plusieurs entreprises de gestion des déchets agréées, ou peut apporter la preuve qu'il a pris des dispositions pour la collecte et l'élimination des huiles lubrifiantes et des pneumatiques usagés.</p>

Notes explicatives

Normes Euro: afin de réduire les émissions polluantes des véhicules, l'UE a introduit les **normes Euro** en 1992. Ces normes régissent actuellement les niveaux d'émission autorisés des voitures neuves et des véhicules légers et lourds neufs et sont appliquées progressivement, devenant de plus en plus strictes avec le temps.

Pour les voitures particulières et les véhicules légers, des normes Euro de niveaux 1 à 6 ont été définies. Ces normes ont d'abord été spécifiées dans la directive 70/220/CE⁴, avant d'être modifiées, abrogées et remplacées par le règlement (CE) n° 715/2007⁵, qui a défini les émissions pour les normes Euro 5 et Euro 6. La norme Euro 5 est la norme actuelle, et la norme Euro 6 sera applicable à compter de 2014.

Niveaux d'émissions de CO₂: les émissions de CO₂ en g/km devraient être les valeurs du cycle combiné fournies par les fabricants. Les autorités devraient choisir des véhicules ne dépassant pas ce qui est nécessaire pour la tâche qu'ils ont à accomplir; l'acquisition et l'utilisation d'un véhicule plus grand que nécessaire ajoute inutilement aux incidences sur l'environnement en raison d'une plus grande consommation d'énergie et d'une plus grande quantité d'émissions.

Niveaux d'émission sonore: les niveaux définis par la législation pour les émissions sonores des véhicules se trouvent à l'annexe I des présents critères MPE de l'UE.

Niveaux d'émission sonore des pneumatiques: les niveaux définis par la législation pour les émissions sonores des pneumatiques se trouvent à l'[annexe II](#) des présents critères MPE de l'UE.

Critères d'attribution: les pouvoirs adjudicateurs devront indiquer dans l'avis de marché et dans les dossiers d'appel d'offres combien de points supplémentaires seront attribués à chaque critère. Les critères environnementaux devraient au total représenter au moins 15 % du total des points disponibles.

Lorsque le critère d'attribution est formulé en termes de «meilleure performance par rapport aux minima requis dans les spécifications», les points seront attribués au prorata de la performance supplémentaire.

Carburants de substitution: le véhicule peut être alimenté par des technologies utilisatrices de carburants non fossiles. Cela comprend les systèmes hybrides. Si possible, les carburants de substitution devraient être dérivés de sources d'énergie renouvelables. Les sources d'énergie renouvelables pour les transports incluent l'électricité et l'hydrogène produits à partir de sources renouvelables et les biocarburants. Les sources d'énergie renouvelables pour la génération d'électricité et d'hydrogène comprennent: l'énergie solaire, l'énergie éolienne, la biomasse, l'énergie hydroélectrique et l'énergie géothermique. Pour plus d'informations, voir les critères MPE de l'UE pour l'électricité. Les biocarburants comprennent le biodiesel, le bioéthanol et le biogaz. Le biodiesel est créé à partir d'huiles comme les huiles végétales, l'huile de palme et l'huile de colza. Le bioéthanol peut être dérivé de cultures comme la canne à sucre et le maïs. Le biogaz est formé à partir de matériaux biodégradables tels que les eaux usées, les déchets municipaux et la matière végétale.

Clauses de crédit-bail: toutes les exigences définies dans les spécifications sont également valables pour les véhicules loués.

⁴ Directive 70/220/CEE du Conseil du 20 mars 1970 concernant le rapprochement des législations des États membres relatives aux mesures à prendre contre la pollution de l'air par les gaz provenant des moteurs à allumage commandé équipant les véhicules à moteur.

⁵ 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.

Écolabels de type I ou ISO 14024: les écolabels de type I ou ISO 14024 sont ceux dont les critères sous-jacents sont fixés par un organe indépendant et qui sont contrôlés par un processus de certification et d'audit. À ce titre, ils constituent une source d'informations très transparente, fiable et indépendante. Ces labels doivent respecter les conditions suivantes:

- les exigences du label se fondent sur des preuves scientifiques;
- les écolabels sont adoptés avec la participation de toutes les parties concernées, telles que les organismes gouvernementaux, les consommateurs, les fabricants, les distributeurs et les organisations environnementales;
- ils sont accessibles à toutes les parties intéressées.

Dans le cadre des marchés publics, les acheteurs publics peuvent exiger que les critères d'un écolabel donné soient remplis et que cet écolabel puisse être utilisé comme une preuve du respect des exigences. Les acheteurs ne sont cependant pas autorisés à exiger qu'un produit soit porteur d'un écolabel. En outre, ils ne peuvent utiliser que les critères des écolabels concernant les caractéristiques du produit ou du service ou des processus de production et non ceux qui concernent la gestion générale de l'entreprise.

Preuve du respect des exigences: lorsqu'il est précisé que d'autres moyens de preuve sont autorisés pour la vérification des critères, ceux-ci peuvent consister en un dossier technique établi par le fabricant, un rapport d'essai émis par un organisme agréé ou d'autres preuves appropriées. Le pouvoir adjudicateur devra déterminer au cas par cas si, d'un point de vue technique et juridique, les preuves présentées peuvent être jugées appropriées.

Considérations relatives au coût

Lors de l'examen des coûts du cycle de vie de véhicules, la consommation d'énergie et les coûts d'élimination doivent être pris en considération en plus du prix d'achat. Il convient de tenir compte des éléments de coûts suivants dans ce contexte: les **coûts d'investissement**, les **taxes annuelles sur les véhicules automobiles** (bien que, dans certains pays, les véhicules achetés par les pouvoirs publics soient exonérés de ces taxes), la **consommation d'énergie** sur la base des coûts du carburant consommé au cours de la durée de vie du véhicule, les **coûts d'entretien** constitués des coûts des matières pour l'huile moteur, les pneumatiques et les pièces de rechange et des coûts de main-d'œuvre correspondants, les **coûts d'assurance** et les **coûts ou recettes en fin de vie** (selon que le véhicule est éliminé ou vendu). En vertu de la directive «Véhicules propres» (2009/33/CE), la consommation d'énergie et les émissions pendant toute la durée de vie peuvent être traduites en valeur monétaire et utilisées pour le calcul des coûts totaux. Une méthode est présentée à l'article 6 de la directive, ou un outil équivalent tel que celui disponible sur www.cleanvehicle.eu peut être utilisé.

Critères essentiels	Critères complets
3.2 Critères MPE de l'UE pour les véhicules de transport public (acquisition de bus)	
OBJET	OBJET
Achat ou crédit-bail de bus à faibles émissions.	Achat ou crédit-bail de bus à faibles émissions.
SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES	SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES
<p>1. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Les moteurs des véhicules doivent satisfaire à la norme EEV (véhicule plus respectueux de l'environnement) pour le niveau d'émission.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir les documents techniques du véhicule qui attestent que celui-ci est conforme à la norme.</p>	<p>1. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Les moteurs des véhicules doivent satisfaire à la norme Euro 6 en matière d'émissions.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir les documents techniques du véhicule qui attestent que celui-ci est conforme à la norme.</p>
	<p>2. Tuyaux d'échappement</p> <p>Les tuyaux d'échappement des véhicules ne doivent pas être situés du même côté que la porte passagers.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule.</p>
	<p>3. Huiles lubrifiantes</p> <p>a. Les véhicules doivent utiliser des huiles lubrifiantes pour moteur à faible viscosité ou des huiles lubrifiantes régénérées, avec un minimum de 25 % d'huiles de base régénérées, lors de l'entretien des véhicules. Les lubrifiants à faible viscosité sont ceux qui correspondent à un indice SAE de 0W30 ou 5W30 ou équivalent.</p> <p>b. Les graisses et fluides hydrauliques ne devraient pas être porteurs de</p>

	<p>mentions de dangers pour la santé ou l'environnement ou de phrases de risque au moment de la candidature [limite de classification la plus basse dans le règlement (CE) n° 1272/2008 ou la directive 99/45/CE du Conseil].</p> <p>c. Aucune dérogation à l'exclusion prévue à l'article 6, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 66/2010 ne peut être accordée en ce qui concerne des substances définies comme extrêmement préoccupantes et incluses dans la liste visée à l'article 59 du règlement (CE) n° 1907/2006, si présentes dans des mélanges, dans des concentrations supérieures à 0,010 % masse/masse (w/w).</p> <p>d. La teneur en carbone doit provenir pour 45 % au moins de matières premières renouvelables.</p> <p>e. Le pourcentage en masse cumulé des substances présentes non biodégradables et bioaccumulables ne doit pas être supérieur à 0,1 % masse/masse (w/w).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique des lubrifiants proposés. Les produits porteurs d'un écolabel de type I satisfaisant aux critères retenus seront réputés conformes. Sera également accepté tout autre moyen de preuve jugé approprié, tel qu'un dossier technique ou un rapport d'essai émis par un organisme indépendant.</p>
--	---

4. Pneumatiques

Les bus doivent être équipés de pneumatiques dont les valeurs de bruit de roulement sont inférieures aux valeurs limites définies à l'annexe II, partie C, du règlement (CE) n° 661/2009 (voir l'annexe I). Cela est équivalent aux deux premières catégories (sur trois disponibles) de la classe du bruit de roulement externe de l'étiquetage européen des pneumatiques.

Le soumissionnaire doit s'être engagé à utiliser des pneumatiques à faible résistance au roulement. La résistance au roulement (tant pour les nouveaux pneumatiques que pour les pneumatiques rechapés⁶), exprimée en kg/tonne, ne doit pas dépasser les valeurs limites suivantes, conformément à la norme ISO 28580 ou à une norme équivalente:

Classe de pneumatique	Résistance maximale au roulement (kg/tonne)	Classe d'efficacité en carburant prévue par l'étiquetage des pneumatiques
C2	9,2	E
C3	7	D

Ces valeurs concernent les roues motrices et les roues ayant d'autres fonctions spéciales. Les pneumatiques pour essieux tirés utilisés devraient avoir une résistance au roulement inférieure à celle des pneumatiques utilisés pour les roues motrices ou certaines fonctions spéciales.

Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste des pneumatiques qui seront utilisés lors de l'entretien des véhicules ainsi que les résultats des essais correspondants (réalisés conformément à la norme ISO 28580 ou à une norme équivalente).

⁶ Remarque: aucun étiquetage n'est prévu pour les pneumatiques rechapés.

	Les produits porteurs d'un écolabel de type I satisfaisant aux critères retenus seront réputés conformes. Sera également accepté tout autre moyen de preuve jugé approprié.
CRITÈRES D'ATTRIBUTION	CRITÈRES D'ATTRIBUTION

<p>Des points supplémentaires seront attribués pour les éléments suivants:</p> <p>1. Utilisation de carburants de substitution</p> <p>Le véhicule est conçu pour être alimenté par des types de carburants de substitution ou des systèmes fonctionnant avec de tels carburants (par exemple: biocarburants, systèmes électriques, fonctionnant à l'hydrogène ou hybrides).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces spécifications techniques ou technologiques en matière de carburant.</p>	<p>Des points supplémentaires seront attribués pour les éléments suivants:</p> <p>1. Utilisation de carburants de substitution</p> <p>Le véhicule est conçu pour être alimenté par des types de carburants de substitution ou des systèmes fonctionnant avec de tels carburants (par exemple: biocarburants, systèmes électriques, fonctionnant à l'hydrogène ou hybrides).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces spécifications techniques ou technologiques en matière de carburant.</p>
<p>2. Niveaux d'émission sonore</p> <p>Émissions sonores inférieures à celles définies par la loi (voir l'annexe I).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations, ou les résultats des essais.</p>	<p>2. Niveaux d'émission sonore</p> <p>Émissions sonores inférieures à celles définies par la loi (voir l'annexe I).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations, ou les résultats des essais.</p>
<p>3. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Le véhicule est certifié conforme à la norme Euro 6 en matière d'émissions (le cas échéant).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir les documents techniques du véhicule qui attestent que celui-ci est conforme à la norme.</p>	<p>3. Système de contrôle de la pression des pneumatiques</p> <p>Les véhicules sont équipés de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>
	<p>4. Gaz de climatisation</p> <p>Les réfrigérants utilisés doivent avoir un potentiel de réchauffement planétaire (PRP), relatif au CO₂ et à un horizon temporel de 100 ans, inférieur à 2 500.</p>

	<p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir le nom, la formule et le PRP du gaz réfrigérant utilisé dans le système de climatisation. Si un mélange de gaz est utilisé (n étant le nombre de gaz), le PRP sera calculé comme suit:</p> $\text{PRP} = \Sigma(\text{substance } X_1 \% \times \text{PRP}(X_1)) + (\text{substance } X_2 \% \times \text{PRP}(X_2)) + \dots (\text{substance } X_n \% \times \text{PRP}(X_n))$ <p>où % est la contribution par poids avec une tolérance de poids de +/- 1 %.</p> <p>Des informations relatives au PRP des gaz sont disponibles à l'adresse suivante: http://www.grida.no/publications/other/ipcc_tar/?src=/climate/ipcc_tar/wg1/248.htm</p> <p>Les produits porteurs d'un écolabel de type I satisfaisant aux critères retenus seront réputés conformes. Sera également accepté tout autre moyen de preuve jugé approprié.</p>
	<p>5. Matériaux des véhicules</p> <p>Des points supplémentaires sont attribués en fonction du pourcentage en poids du véhicule qui est fabriqué à partir de matériaux recyclés ou renouvelables. Les matériaux renouvelables comprennent, par exemple, les bioplastiques dérivés de sources telles que l'huile végétale ou l'amidon de maïs.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>
	<p>6. Système d'arrêt et de redémarrage automatique</p> <p>Le véhicule est équipé d'un système d'arrêt et de redémarrage automatique.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>

Notes explicatives

Émissions de gaz d'échappement: en décembre 2007, la Commission a publié une proposition de normes Euro 6. Les nouvelles limites d'émission, dont le niveau d'exigence est comparable aux normes US 2010, entreront en vigueur en 2013 ou 2014 (pour de plus amples informations, consulter: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm>). Les normes Euro 5 sont entrées en vigueur en octobre 2008 pour les nouvelles réceptions et sont applicables depuis octobre 2009 pour les réceptions de véhicules existants.

Critères d'attribution: les pouvoirs adjudicateurs devront indiquer dans l'avis de marché et dans les dossiers d'appel d'offres combien de points supplémentaires seront attribués à chaque critère. Les critères environnementaux devraient au total représenter au moins 15 % du total des points disponibles.

Lorsque le critère d'attribution est formulé en termes de «meilleure performance par rapport aux minima requis dans les spécifications», les points seront attribués au prorata de la performance supplémentaire.

Carburants de substitution: le véhicule peut être alimenté par des technologies utilisatrices de carburants non fossiles. Cela comprend les systèmes hybrides. Si possible, les carburants de substitution devraient être dérivés de sources d'énergie renouvelables. Les sources d'énergie renouvelables pour les transports incluent l'électricité et l'hydrogène produits à partir de sources renouvelables, et les biocarburants. Les sources d'énergie renouvelables pour la génération d'électricité et d'hydrogène comprennent: l'énergie solaire, l'énergie éolienne, la biomasse, l'énergie hydroélectrique et l'énergie géothermique. Pour plus d'informations, voir les critères MPE de l'UE pour l'électricité. Les biocarburants comprennent le biodiesel, le bioéthanol et le biogaz. Le biodiesel est créé à partir d'huiles comme les huiles végétales, l'huile de palme et l'huile de colza. Le bioéthanol peut être dérivé de cultures comme la canne à sucre et le maïs. Le biogaz est formé à partir de matériaux biodégradables tels que les eaux usées, les déchets municipaux et la matière végétale.

Écolabels de type I ou ISO 14024: les écolabels de type I ou ISO 14024 sont ceux dont les critères sous-jacents sont fixés par un organe indépendant et qui sont contrôlés par un processus de certification et d'audit. À ce titre, ils constituent une source d'informations très transparente, fiable et indépendante. Ces labels doivent respecter les conditions suivantes:

- les exigences du label se fondent sur des preuves scientifiques;
- les écolabels sont adoptés avec la participation de toutes les parties concernées, telles que les organismes gouvernementaux, les consommateurs, les fabricants, les distributeurs et les organisations environnementales;
- ils sont accessibles à toutes les parties intéressées.

Dans le cadre des marchés publics, les acheteurs publics peuvent exiger que les critères d'un écolabel donné soient remplis et que cet écolabel puisse être utilisé comme une preuve du respect des exigences. Les acheteurs ne sont cependant pas autorisés à exiger qu'un produit soit porteur d'un écolabel. En outre, ils ne peuvent utiliser que les critères des écolabels concernant les caractéristiques du produit ou du service ou des processus de production et non ceux qui concernent la gestion générale de l'entreprise.

Preuve du respect des exigences: lorsqu'il est précisé que d'autres moyens de preuve sont autorisés pour la vérification des critères, ceux-ci peuvent consister en un dossier technique établi par le fabricant, un rapport d'essai émis par un organisme agréé ou d'autres preuves appropriées. Le pouvoir adjudicateur devra déterminer au cas par cas si, d'un point de vue technique et juridique, les preuves présentées peuvent être jugées appropriées.

Considérations relatives au coût

Les coûts du cycle de vie, y compris ceux liés aux incidences du bus sur l'environnement, doivent être pris en considération conformément à la directive 2009/33/CE.

Critères essentiels	Critères complets
3.3 Critères MPE de l'UE pour les services de transport public	
OBJET	OBJET
Marché de services de transport par bus écologiques.	Marché de services de transport par bus écologiques.
SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES	SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES
1. Émissions de gaz d'échappement	1. Émissions de gaz d'échappement
Tous les véhicules utilisés pour fournir le service doivent posséder des moteurs conformes aux normes Euro 4. Si les véhicules ne sont pas certifiés conformes à Euro 4, mais qu'un traitement secondaire technique a permis d'atteindre la même norme, la preuve devra en être apportée dans l'offre.	Tous les véhicules utilisés pour fournir le service doivent posséder des moteurs conformes aux normes Euro 5. Si les véhicules ne sont pas certifiés conformes à Euro 5, mais qu'un traitement secondaire technique a permis d'atteindre la même norme, la preuve devra en être apportée dans l'offre.
Vérification: le soumissionnaire doit présenter les fiches techniques des véhicules où les normes en matière d'émissions sont définies. Pour les véhicules pour lesquels une mise à niveau technique a permis d'atteindre la norme Euro 4, les mesures doivent être attestées et jointes à l'offre, et doivent	Vérification: le soumissionnaire doit présenter les fiches techniques des véhicules où les normes en matière d'émissions sont définies. Pour les véhicules pour lesquels une mise à niveau technique a permis d'atteindre la norme Euro 5, les mesures doivent être attestées et jointes à l'offre, et doivent

<p>être approuvées par une tierce partie indépendante.</p>	<p>être approuvées par une tierce partie indépendante.</p>
<p>2. Émissions sonores</p> <p>Le niveau sonore des véhicules qui seront utilisés pour fournir le service est inférieur aux niveaux sonores définis par la législation (voir l'annexe I).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste de tous les véhicules qui seront utilisés pour fournir le service, accompagnée du niveau sonore de chaque véhicule et du niveau d'émissions sonores moyen.</p>	<p>2. Émissions sonores</p> <p>Le niveau sonore des véhicules qui seront utilisés pour fournir le service est inférieur aux niveaux sonores définis par la législation (voir l'annexe I).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste de tous les véhicules qui seront utilisés pour fournir le service, accompagnée du niveau sonore de chaque véhicule et du niveau d'émissions sonores moyen.</p>
	<p>3. Huiles lubrifiantes</p> <p>a. Les véhicules doivent utiliser des huiles lubrifiantes pour moteur à faible viscosité ou des huiles lubrifiantes régénérées, avec un minimum de 25 % d'huiles de base régénérées, lors de l'entretien des véhicules. Les lubrifiants à faible viscosité sont ceux qui correspondent à un indice SAE de 0W30 ou 5W30 ou équivalent.</p> <p>b. Les graisses et fluides hydrauliques ne devraient pas être porteurs de mentions de dangers pour la santé ou l'environnement ou de phrases de risque au moment de la candidature [limite de classification la plus basse dans le règlement (CE) n° 1272/2008 ou la directive 99/45/CE du Conseil].</p> <p>c. Aucune dérogation à l'exclusion prévue à l'article 6, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 66/2010 ne peut être accordée en ce qui concerne des substances définies comme extrêmement préoccupantes et incluses dans la liste visée à l'article 59 du règlement (CE) n° 1907/2006, si présentes dans des mélanges, dans des concentrations supérieures à 0,010 % masse/masse (w/w).</p> <p>d. La teneur en carbone doit provenir pour 45 % au moins de matières premières renouvelables.</p>

	<p>e. Le pourcentage en masse cumulé des substances présentes non biodégradables et bioaccumulables ne doit pas être supérieur à 0,1 % masse/masse (w/w).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique des lubrifiants proposés. Les produits porteurs d'un écolabel de type I satisfaisant aux critères retenus seront réputés conformes. Sera également accepté tout autre moyen de preuve jugé approprié, tel qu'un dossier technique ou un rapport d'essai émis par un organisme indépendant.</p>									
	<p>4. Pneumatiques</p> <p>Le soumissionnaire doit utiliser des pneumatiques dont les valeurs de bruit de roulement sont inférieures aux valeurs limites définies à l'annexe II, partie C, du règlement (CE) n° 661/2009 (voir l'annexe I). Cela est équivalent aux deux premières catégories (sur trois disponibles) de la classe du bruit de roulement externe de l'étiquetage européen des pneumatiques.</p> <p>Le soumissionnaire doit s'être engagé à utiliser des pneumatiques à faible résistance au roulement. La résistance au roulement (tant pour les nouveaux pneumatiques que pour les pneumatiques rechapés⁷), exprimée en kg/tonne, ne doit pas dépasser les valeurs limites suivantes, conformément à la norme ISO 28580 ou à une norme équivalente:</p> <table border="1" data-bbox="1128 1023 1944 1286"> <thead> <tr> <th>Classe de pneumatique</th> <th>Résistance maximale au roulement (kg/tonne)</th> <th>Classe d'efficacité en carburant prévue par l'étiquetage des pneumatiques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C2</td> <td>9,2</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>C3</td> <td>7</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table>	Classe de pneumatique	Résistance maximale au roulement (kg/tonne)	Classe d'efficacité en carburant prévue par l'étiquetage des pneumatiques	C2	9,2	E	C3	7	D
Classe de pneumatique	Résistance maximale au roulement (kg/tonne)	Classe d'efficacité en carburant prévue par l'étiquetage des pneumatiques								
C2	9,2	E								
C3	7	D								

⁷ Remarque: aucun étiquetage n'est prévu pour les pneumatiques rechapés.

	<p>Ces valeurs concernent les roues motrices et les roues ayant d'autres fonctions spéciales. Les pneumatiques pour essieux tirés utilisés devraient avoir une résistance au roulement inférieure à celle des pneumatiques utilisés pour les roues motrices ou certaines fonctions spéciales.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste des pneumatiques qui seront utilisés lors de l'entretien des véhicules ainsi que les résultats des essais correspondants (réalisés conformément à la norme ISO 28580 ou à une norme équivalente). Les produits porteurs d'un écolabel de type I satisfaisant aux critères retenus seront réputés conformes. Sera également accepté tout autre moyen de preuve jugé approprié.</p>
CRITÈRES D'ATTRIBUTION	CRITÈRES D'ATTRIBUTION
<p>Des points supplémentaires seront attribués pour les éléments suivants:</p> <p>1. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Proportion de véhicules destinés à être utilisés pour fournir le service qui sont conformes à des normes Euro plus strictes (Euro 5, EEV et Euro 6, le cas échéant).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste de tous les véhicules qui seront utilisés pour fournir le service, accompagnée de leurs normes et de leurs fiches techniques respectives où les normes en matière d'émissions sont définies.</p>	<p>Des points supplémentaires seront attribués pour les éléments suivants:</p> <p>1. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Proportion de véhicules destinés à être utilisés pour fournir le service qui sont conformes à des normes Euro plus strictes (EEV et Euro 6, le cas échéant).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste de tous les véhicules qui seront utilisés pour fournir le service, accompagnée de leurs normes et de leurs fiches techniques respectives où les normes en matière d'émissions sont définies.</p>
<p>2. Utilisation de carburants de substitution</p> <p>Proportion de véhicules conçus pour être alimentés par des types de carburants de substitution ou des systèmes fonctionnant avec de tels carburants (par exemple: biocarburants, systèmes électriques, fonctionnant à l'hydrogène ou hybrides).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule</p>	<p>2. Utilisation de carburants de substitution</p> <p>Proportion de véhicules conçus pour être alimentés par des types de carburants de substitution ou des systèmes fonctionnant avec de tels carburants (par exemple: biocarburants, systèmes électriques, fonctionnant à l'hydrogène ou hybrides).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule</p>

où figurent ces spécifications techniques ou technologiques en matière de carburant.	où figurent ces spécifications techniques ou technologiques en matière de carburant.
--	--

	<p>3. Systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques</p> <p>Proportion de véhicules destinés à être utilisés pour fournir le service qui sont équipés de systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir les documents techniques du véhicule où figurent ces informations.</p>
	<p>4. Gaz de climatisation</p> <p>Proportion de véhicules destinés à être utilisés pour fournir le service dont le réfrigérant de climatisation a un potentiel de réchauffement planétaire (PRP) faible. Cette condition sera considérée comme remplie si le PRP, relatif au CO₂ et à un horizon temporel de 100 ans, est inférieur à 2 500.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir le nom, la formule et le PRP du gaz réfrigérant utilisé dans le système de climatisation. Si un mélange de gaz est utilisé (n étant le nombre de gaz), le PRP sera calculé comme suit:</p> $\text{PRP} = \Sigma(\text{substance } X_1 \% \times \text{PRP}(X_1)) + (\text{substance } X_2 \% \times \text{PRP}(X_2)) + \dots (\text{substance } X_n \% \times \text{PRP}(X_n))$ <p>où % est la contribution par poids avec une tolérance de poids de +/- 1 %.</p> <p>Des informations relatives au PRP des gaz sont disponibles à l'adresse suivante: http://www.grida.no/publications/other/ipcc_tar/?src=/climate/ipcc_tar/wg1/248.htm</p> <p>Les produits porteurs d'un écolabel de type I satisfaisant aux critères retenus seront réputés conformes. Sera également accepté tout autre moyen de preuve jugé approprié.</p>
	<p>5. Matériaux des véhicules</p> <p>Des points supplémentaires sont attribués en fonction du pourcentage en</p>

	<p>poids du véhicule qui est fabriqué à partir de matériaux recyclés ou renouvelables. Les matériaux renouvelables comprennent, par exemple, les bioplastiques dérivés de sources telles que l'huile végétale ou l'amidon de maïs.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>
	<p>6. Système d'arrêt et de redémarrage automatique</p> <p>Proportion de véhicules équipés d'un système d'arrêt et de redémarrage automatique.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>
CLAUSES D'EXÉCUTION DU CONTRAT	CLAUSES D'EXÉCUTION DU CONTRAT
<p>1. Véhicules neufs</p> <p>Tous les véhicules neufs achetés après l'attribution du marché et utilisés pour fournir le service pendant la durée du marché doivent être conformes à la norme EEV (le cas échéant) et être équipés d'un système de contrôle de la pression des pneumatiques. Le tuyau d'échappement du véhicule ne doit pas être situé du même côté que la porte passagers.</p> <p>Vérification: le contractant présentera aux autorités les informations nécessaires pour démontrer que cette clause est respectée.</p>	<p>1. Véhicules neufs</p> <p>Tous les véhicules neufs achetés après l'attribution du marché et utilisés pour fournir le service pendant la durée du marché doivent être conformes à la norme Euro 6 (le cas échéant) et être équipés d'un système de contrôle de la pression des pneumatiques. Le tuyau d'échappement du véhicule ne doit pas être situé du même côté que la porte passagers.</p> <p>Vérification: le contractant présentera aux autorités les informations nécessaires pour démontrer que cette clause est respectée.</p>
<p>2. Données relatives à la consommation de carburant</p> <p>Le contractant doit fournir aux autorités des données indiquant la quantité de carburant consommée en fournissant le service pendant une période définie (essence, diesel, biocarburants, GNC, électricité, etc.). Les contractants doivent également mettre en œuvre des mesures qui permettront d'améliorer</p>	<p>2. Données relatives à la consommation de carburant</p> <p>Le contractant doit fournir aux autorités des données indiquant la quantité de carburant consommée en fournissant le service pendant une période définie (essence, diesel, biocarburants, GNC, électricité, etc.). Les contractants doivent également mettre en œuvre des mesures qui permettront d'améliorer</p>

<p>cette consommation de carburant au fil du temps et présenter les rapports correspondants.</p> <p>Vérification: le contractant présentera aux autorités les informations nécessaires pour démontrer que cette clause est respectée.</p>	<p>cette consommation de carburant au fil du temps et présenter les rapports correspondants.</p> <p>Vérification: le contractant présentera aux autorités les informations nécessaires pour démontrer que cette clause est respectée.</p>
<p>3. Formation des conducteurs</p> <p>Tous les conducteurs participant à la fourniture du service pendant la durée du marché doivent être régulièrement formés à la conduite écologique dans une institution reconnue afin d'accroître le rendement du carburant.</p> <p>Vérification: le contractant fournira une liste des conducteurs ayant fourni le service et leurs certificats de formation à la conduite écologique.</p>	<p>3. Formation des conducteurs</p> <p>Tous les conducteurs participant à la fourniture du service pendant la durée du marché doivent être régulièrement formés à la conduite écologique dans une institution reconnue afin d'accroître le rendement du carburant.</p> <p>Vérification: le contractant fournira une liste des conducteurs ayant fourni le service et leurs certificats de formation à la conduite écologique.</p>
<p>4. Élimination des huiles lubrifiantes et des pneumatiques</p> <p>Le contractant a pris des dispositions pour la durée du marché en vue de collecter et d'éliminer les huiles lubrifiantes et les pneumatiques usagés, de manière à réduire les incidences sur l'environnement et d'assurer le traitement correct de ces déchets.</p> <p>Vérification: le contractant a conclu un marché pour la durée du marché avec une ou plusieurs entreprises de gestion des déchets agréées, ou peut apporter la preuve qu'il a pris des dispositions pour la collecte et l'élimination des huiles lubrifiantes et des pneumatiques usagés.</p>	<p>4. Élimination des huiles lubrifiantes et des pneumatiques</p> <p>Le contractant a pris des dispositions pour la durée du marché en vue de collecter et d'éliminer les huiles lubrifiantes et les pneumatiques usagés, de manière à réduire les incidences sur l'environnement et d'assurer le traitement correct de ces déchets.</p> <p>Vérification: le contractant a conclu un marché pour la durée du marché avec une ou plusieurs entreprises de gestion des déchets agréées, ou peut apporter la preuve qu'il a pris des dispositions pour la collecte et l'élimination des huiles lubrifiantes et des pneumatiques usagés.</p>
	<p>5. Stations de lavage</p> <p>Le lavage des bus pendant la durée du marché a lieu dans une station de lavage équipée au moins d'un séparateur d'huiles et de boues.</p> <p>Vérification: certificat attestant que la station de lavage utilisée est équipée d'un séparateur d'huiles et de boues avant la sortie vers les égouts ou une</p>

	station d'épuration, ou extrait du programme d'autosurveillance.
--	--

Notes explicatives

Émissions de gaz d'échappement: en décembre 2007, la Commission a publié une proposition de normes Euro 6. Les nouvelles limites d'émission, dont le niveau d'exigence est comparable aux normes US 2010, entreront en vigueur en 2013 ou 2014 (pour de plus amples informations, consulter: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm>). Les normes Euro 5 sont entrées en vigueur en octobre 2008 pour les nouvelles réceptions et sont applicables depuis octobre 2009 pour les réceptions de véhicules existants. Lorsque les nouvelles normes Euro seront approuvées, il conviendra de faire référence à celles-ci.

Critères d'attribution: les pouvoirs adjudicateurs devront indiquer dans l'avis de marché et dans les dossiers d'appel d'offres combien de points supplémentaires seront attribués pour chaque critère. Les critères environnementaux devraient au total représenter au moins 15 % du total des points disponibles.

Lorsque le critère d'attribution est formulé en termes de «meilleure performance par rapport aux minima requis dans les spécifications», les points seront attribués au prorata de la performance supplémentaire.

Carburants de substitution: le véhicule peut être alimenté par des technologies utilisatrices de carburants non fossiles. Cela comprend les systèmes hybrides. Si possible, les carburants de substitution devraient être dérivés de sources d'énergie renouvelables. Les sources d'énergie renouvelables pour les transports incluent l'électricité et l'hydrogène produits à partir de sources renouvelables, et les biocarburants. Les sources d'énergie renouvelables pour la génération d'électricité et d'hydrogène comprennent: l'énergie solaire, l'énergie éolienne, la biomasse, l'énergie hydroélectrique et l'énergie géothermique. Pour plus d'informations, voir les critères MPE de l'UE pour l'électricité. Les biocarburants comprennent le biodiesel, le bioéthanol et le biogaz. Le biodiesel est créé à partir d'huiles comme les huiles végétales, l'huile de palme et l'huile de colza. Le bioéthanol peut être dérivé de cultures comme la canne à sucre et le maïs. Le biogaz est formé à partir de matériaux biodégradables tels que les eaux usées, les déchets municipaux et la matière végétale.

Écolabels de type I ou ISO 14024: les écolabels de type I ou ISO 14024 sont ceux dont les critères sous-jacents sont fixés par un organe indépendant et qui sont contrôlés par un processus de certification et d'audit. À ce titre, ils constituent une source d'informations très transparente, fiable et indépendante. Ces labels doivent respecter les conditions suivantes:

- les exigences du label se fondent sur des preuves scientifiques,
- les écolabels sont adoptés avec la participation de toutes les parties concernées, telles que les organismes gouvernementaux, les consommateurs, les fabricants, les distributeurs et les organisations environnementales,
- ils sont accessibles à toutes les parties intéressées.

Dans le cadre des marchés publics, les acheteurs publics peuvent exiger que les critères d'un écolabel donné soient remplis et que cet écolabel puisse être utilisé comme une preuve du respect des exigences. Les acheteurs ne sont cependant pas autorisés à exiger qu'un produit soit porteur d'un écolabel. En outre, ils ne peuvent utiliser que les critères des écolabels concernant les caractéristiques du produit ou du service ou des processus de production et non ceux qui concernent la gestion générale de l'entreprise.

Preuve du respect des exigences: lorsqu'il est précisé que d'autres moyens de preuve sont autorisés pour la vérification des critères, ceux-ci peuvent consister en un dossier technique établi par le fabricant, un rapport d'essai émis par un organisme agréé ou d'autres preuves appropriées. Le pouvoir adjudicateur devra déterminer au cas par cas si, d'un point de vue technique et juridique, les preuves présentées peuvent être jugées appropriées.

Critères essentiels	Critères complets
3.4 Critères MPE de l'UE pour les camions de collecte des déchets	
OBJET	OBJET
Achat ou crédit-bail de camions de collecte des déchets à faibles émissions.	Achat ou crédit-bail de camions de collecte des déchets à faibles émissions.
SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES	SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES
<p>1. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Les moteurs des véhicule doivent être certifiés conformes à la norme EEV en matière d'émissions.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir les documents techniques du véhicule qui attestent que celui-ci est conforme à la norme.</p>	<p>1. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Les moteurs des véhicule doivent être certifiés conformes à la norme Euro 6 en matière d'émissions.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir les documents techniques du véhicule qui attestent que celui-ci est conforme à la norme.</p>
<p>2. Niveaux d'émission sonore</p> <p>Les émissions sonores du véhicule, y compris les équipements de compactage le cas échéant, sont inférieures à 102 dB (A), mesurés conformément à la directive 2000/14/CE.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations, ou les résultats des essais.</p>	<p>2. Niveaux d'émission sonore</p> <p>Les émissions sonores du véhicule, y compris les équipements de compactage le cas échéant, sont inférieures à 102 dB (A), mesurés conformément à la directive 2000/14/CE.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations, ou les résultats des essais.</p>

3. Émissions de polluants

Les émissions des moteurs du véhicule qui actionnent les unités auxiliaires respectent les limites d'émission de gaz d'échappement ci-dessous, conformément à la directive 97/68/CEE, niveau IIIa (tr/min constant):

Puissance du moteur P (kW)	CO (g/kWh)	HC + oxyde d'azote (g/kWh)	Particules (g/kWh)
H: $130 \text{ kW} \leq P \leq 560 \text{ kW}$	3,5	4	0,2
I: $75 \text{ kW} \leq P < 130 \text{ kW}$	5	4	0,3
J: $37 \text{ kW} \leq P < 75 \text{ kW}$	5	4,7	0,4
K: $19 \text{ kW} \leq P < 37 \text{ kW}$	5,5	7,5	0,6

Vérification: le soumissionnaire doit fournir un certificat de réception, un certificat du fabricant ou un certificat d'essai d'un autre institut d'essai. Les produits porteurs d'un écolabel de type I satisfaisant aux critères retenus seront réputés conformes. Sera également accepté tout autre moyen de preuve jugé approprié.

4. Huiles lubrifiantes

a. Les véhicules doivent utiliser des huiles lubrifiantes pour moteur à faible viscosité ou des huiles lubrifiantes régénérées, avec un minimum de 25 % d'huiles de base régénérées, lors de l'entretien des véhicules. Les lubrifiants à faible viscosité sont ceux qui correspondent à un indice SAE de 0W30 ou 5W30 ou équivalent.

	<p>b. Les graisses et fluides hydrauliques ne devraient pas être porteurs de mentions de dangers pour la santé ou l'environnement ou de phrases de risque au moment de la candidature [limite de classification la plus basse dans le règlement (CE) n° 1272/2008 ou la directive 99/45/CE du Conseil].</p> <p>c. Aucune dérogation à l'exclusion prévue à l'article 6, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 66/2010 ne peut être accordée en ce qui concerne des substances définies comme extrêmement préoccupantes et incluses dans la liste visée à l'article 59 du règlement (CE) n° 1907/2006, si présentes dans des mélanges, dans des concentrations supérieures à 0,010 % masse/masse (w/w).</p> <p>d. La teneur en carbone doit provenir pour 45 % au moins de matières premières renouvelables.</p> <p>e. Le pourcentage en masse cumulé des substances présentes non biodégradables et bioaccumulables ne doit pas être supérieur à 0,1 % masse/masse (w/w).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique des lubrifiants proposés. Les produits porteurs d'un écolabel de type I satisfaisant aux critères retenus seront réputés conformes. Sera également accepté tout autre moyen de preuve jugé approprié, tel qu'un dossier technique ou un rapport d'essai émis par un organisme indépendant.</p>
	<p>5. Pneumatiques</p> <p>Les véhicules doivent être équipés de pneumatiques dont les valeurs de bruit de roulement sont inférieures aux valeurs limites définies à l'annexe II, partie C, du règlement (CE) n° 661/2009 (voir l'annexe I). Cela est équivalent aux deux premières catégories (sur trois disponibles) de la classe du bruit de roulement externe de l'étiquetage européen des pneumatiques.</p> <p>Le soumissionnaire doit s'être engagé à utiliser des pneumatiques à faible</p>

résistance au roulement. La résistance au roulement (tant pour les nouveaux pneumatiques que pour les pneumatiques rechapés⁸), exprimée en kg/tonne, ne doit pas dépasser les valeurs limites suivantes, conformément à la norme ISO 28580 ou à une norme équivalente:

Classe de pneumatique	Résistance maximale au roulement (kg/tonne)	Classe d'efficacité en carburant prévue par l'étiquetage des pneumatiques
C2	9,2	E
C3	7	D

Ces valeurs concernent les roues motrices et les roues ayant d'autres fonctions spéciales. Les pneumatiques pour essieux tirés utilisés devraient avoir une résistance au roulement inférieure à celle des pneumatiques utilisés pour les roues motrices ou certaines fonctions spéciales.

Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste des pneumatiques qui seront utilisés lors de l'entretien des véhicules ainsi que les résultats des essais correspondants (réalisés conformément à la norme ISO 28580 ou à une norme équivalente).

Les produits porteurs d'un écolabel de type I satisfaisant aux critères retenus seront réputés conformes. Sera également accepté tout autre moyen de preuve jugé approprié.

⁸ Remarque: aucun étiquetage n'est prévu pour les pneumatiques rechapés.

CRITÈRES D'ATTRIBUTION	CRITÈRES D'ATTRIBUTION
<p>Des points supplémentaires seront attribués pour les éléments suivants:</p> <p>1. Utilisation de carburants de substitution</p> <p>Le véhicule est conçu pour être alimenté par des types de carburants de substitution ou des systèmes fonctionnant avec de tels carburants (par exemple: biocarburants, systèmes électriques, fonctionnant à l'hydrogène ou hybrides).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces spécifications techniques ou technologiques en matière de carburant.</p>	<p>Des points supplémentaires seront attribués pour les éléments suivants:</p> <p>1. Utilisation de carburants de substitution</p> <p>Le véhicule est conçu pour être alimenté par des types de carburants de substitution ou des systèmes fonctionnant avec de tels carburants (par exemple: biocarburants, systèmes électriques, fonctionnant à l'hydrogène ou hybrides).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces spécifications techniques ou technologiques en matière de carburant.</p>
<p>2. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Le véhicule est certifié conforme à la norme Euro 6 en matière d'émissions (le cas échéant).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir les documents techniques du véhicule qui attestent que celui-ci est conforme à la norme.</p>	<p>2. Systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques</p> <p>Le véhicule est équipé d'un système de contrôle de la pression des pneumatiques.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>
	<p>3. Matériaux des véhicules</p> <p>Des points supplémentaires sont attribués en fonction du pourcentage en poids du véhicule qui est fabriqué à partir de matériaux recyclés ou renouvelables. Les matériaux renouvelables comprennent, par exemple, les bioplastiques dérivés de sources telles que l'huile végétale ou l'amidon de maïs.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>

Notes explicatives

Émissions de gaz d'échappement: en décembre 2007, la Commission a publié une proposition de normes Euro 6. Les nouvelles limites d'émission, dont le niveau d'exigence est comparable aux normes US 2010, entreront en vigueur en 2013 ou 2014 (pour de plus amples informations, consulter: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm>). Les normes Euro 5 sont entrées en vigueur en octobre 2008 pour les nouvelles réceptions et sont applicables depuis octobre 2009 pour les réceptions de véhicules existants. Lorsque les nouvelles normes Euro seront approuvées, il conviendra de faire référence à celles-ci.

Critères d'attribution: les pouvoirs adjudicateurs devront indiquer dans l'avis de marché et dans les dossiers d'appel d'offres combien de points supplémentaires seront attribués pour chaque critère. Les critères environnementaux devraient au total représenter au moins 15 % du total des points disponibles.

Lorsque le critère d'attribution est formulé en termes de «meilleure performance par rapport aux minima requis dans les spécifications», les points seront attribués au prorata de la performance supplémentaire.

Carburants de substitution: le véhicule peut être alimenté par des technologies utilisatrices de carburants non fossiles. Cela comprend les systèmes hybrides. Si possible, les carburants de substitution devraient être dérivés de sources d'énergie renouvelables. Les sources d'énergie renouvelables pour les transports incluent l'électricité et l'hydrogène produits à partir de sources renouvelables, et les biocarburants. Les sources d'énergie renouvelables pour la génération d'électricité et d'hydrogène comprennent: l'énergie solaire, l'énergie éolienne, la biomasse, l'énergie hydroélectrique et l'énergie géothermique. Pour plus d'informations, voir les critères MPE de l'UE pour l'électricité. Les biocarburants comprennent le biodiesel, le bioéthanol et le biogaz. Le biodiesel est créé à partir d'huiles comme les huiles végétales, l'huile de palme et l'huile de colza. Le bioéthanol peut être dérivé de cultures comme la canne à sucre et le maïs. Le biogaz est formé à partir de matériaux biodégradables tels que les eaux usées, les déchets municipaux et la matière végétale.

Écolabels de type I ou ISO 14024: les écolabels de type I ou ISO 14024 sont ceux dont les critères sous-jacents sont fixés par un organe indépendant et qui sont contrôlés par un processus de certification et d'audit. À ce titre, ils constituent une source d'informations très transparente, fiable et indépendante. Ces labels doivent respecter les conditions suivantes:

- les exigences du label se fondent sur des preuves scientifiques;
- les écolabels sont adoptés avec la participation de toutes les parties concernées, telles que les organismes gouvernementaux, les consommateurs, les fabricants, les distributeurs et les organisations environnementales;
- ils sont accessibles à toutes les parties intéressées.

Dans le cadre des marchés publics, les acheteurs publics peuvent exiger que les critères d'un écolabel donné soient remplis et que cet écolabel puisse être utilisé comme une preuve du respect des exigences. Les acheteurs ne sont cependant pas autorisés à exiger qu'un produit soit porteur d'un écolabel. En outre, ils ne peuvent utiliser que les critères des écolabels concernant les caractéristiques du produit ou du service ou des processus de production et non ceux qui concernent la gestion générale de l'entreprise.

Preuve du respect des exigences: lorsqu'il est précisé que d'autres moyens de preuve sont autorisés pour la vérification des critères, ceux-ci peuvent consister en un dossier technique établi par le fabricant, un rapport d'essai émis par un organisme agréé ou d'autres preuves appropriées. Le pouvoir adjudicateur devra déterminer au cas par cas si, d'un point de vue technique et juridique, les preuves présentées peuvent être jugées appropriées.

Considérations relatives au coût

Pour les camions de collecte des déchets, aucune donnée relative aux coûts n'a pu être relevée. Les coûts du cycle de vie qui doivent être pris en considération aux fins de la décision d'achat doivent inclure les émissions de CO₂ et de polluants traduites en valeur monétaire conformément à la directive 2009/33/CE.

Critères essentiels	Critères complets
3.5 Critères MPE de l'UE pour les services de collecte des déchets	
OBJET	OBJET
Marché de services de collecte écologique des déchets.	Marché de services de collecte écologique des déchets.
SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES	SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES
<p>1. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Tous les véhicules utilisés pour fournir le service doivent posséder des moteurs conformes aux normes Euro 4. Si les véhicules ne sont pas certifiés conformes à Euro 4, mais qu'un traitement secondaire technique a permis d'atteindre la même norme, la preuve devra en être apportée dans l'offre.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit présenter les fiches techniques des véhicules où les normes en matière d'émissions sont définies. Pour les véhicules pour lesquels une mise à niveau technique a permis d'atteindre la norme Euro 4, les mesures doivent être attestées et jointes à l'offre, et doivent être approuvées par une tierce partie indépendante.</p>	<p>1. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Tous les véhicules utilisés pour fournir le service doivent posséder des moteurs conformes aux normes Euro 5. Si les véhicules ne sont pas certifiés conformes à Euro 5, mais qu'un traitement secondaire technique a permis d'atteindre la même norme, la preuve devra en être apportée dans l'offre.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit présenter les fiches techniques des véhicules où les normes en matière d'émissions sont définies. Pour les véhicules pour lesquels une mise à niveau technique a permis d'atteindre la norme Euro 5, les mesures doivent être attestées et jointes à l'offre, et doivent être approuvées par une tierce partie indépendante.</p>

<p>2. Émissions sonores</p> <p>Les émissions sonores des véhicules destinés à être utilisés pour fournir le service sont inférieures à 102 dB (A), mesurés conformément à la directive 2000/14/CE.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste des véhicules qui seront utilisés pour fournir le service, accompagnée du niveau sonore de chaque véhicule et du niveau d'émissions sonores moyen. Après l'attribution du marché, le pouvoir adjudicateur se réserve le droit de réclamer les documents nécessaires afin de vérifier les informations.</p>	<p>2. Émissions sonores</p> <p>Les émissions sonores des véhicules destinés à être utilisés pour fournir le service sont inférieures à 102 dB (A), mesurés conformément à la directive 2000/14/CE.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste des véhicules qui seront utilisés pour fournir le service, accompagnée du niveau sonore de chaque véhicule et du niveau d'émissions sonores moyen. Après l'attribution du marché, le pouvoir adjudicateur se réserve le droit de réclamer les documents nécessaires afin de vérifier les informations.</p>																				
	<p>3. Émissions de polluants</p> <p>Pourcentage de véhicules destinés à être utilisés pour fournir le service qui respectent les niveaux d'émissions de polluants pour les moteurs distincts, conformément à la directive 97/68/CEE, niveau IIIa (tr/min constant):</p> <table border="1" data-bbox="1128 810 2033 1161"> <thead> <tr> <th>Puissance du moteur P (kW)</th> <th>CO (g/kWh)</th> <th>HC + oxyde d'azote (g/kWh)</th> <th>Particules (g/kWh)</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>H: 130 kW ≤ P ≤ 560 kW</td> <td>3,5</td> <td>4</td> <td>0,2</td> </tr> <tr> <td>I: 75 kW ≤ P < 130 kW</td> <td>5</td> <td>4</td> <td>0,3</td> </tr> <tr> <td>J: 37 kW ≤ P < 75 kW</td> <td>5</td> <td>4,7</td> <td>0,4</td> </tr> <tr> <td>K: 19 kW ≤ P < 37 kW</td> <td>5,5</td> <td>7,5</td> <td>0,6</td> </tr> </tbody> </table> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste de tous les véhicules qui seront utilisés pour fournir le service, en identifiant ceux qui respectent les critères et en joignant également un certificat de réception, un certificat du fabricant ou un certificat d'essai d'un autre institut d'essai.</p>	Puissance du moteur P (kW)	CO (g/kWh)	HC + oxyde d'azote (g/kWh)	Particules (g/kWh)	H: 130 kW ≤ P ≤ 560 kW	3,5	4	0,2	I: 75 kW ≤ P < 130 kW	5	4	0,3	J: 37 kW ≤ P < 75 kW	5	4,7	0,4	K: 19 kW ≤ P < 37 kW	5,5	7,5	0,6
Puissance du moteur P (kW)	CO (g/kWh)	HC + oxyde d'azote (g/kWh)	Particules (g/kWh)																		
H: 130 kW ≤ P ≤ 560 kW	3,5	4	0,2																		
I: 75 kW ≤ P < 130 kW	5	4	0,3																		
J: 37 kW ≤ P < 75 kW	5	4,7	0,4																		
K: 19 kW ≤ P < 37 kW	5,5	7,5	0,6																		

	<p>Les produits porteurs d'un écolabel de type I satisfaisant aux critères retenus seront réputés conformes. Sera également accepté tout autre moyen de preuve jugé approprié.</p>
	<p>4. Huiles lubrifiantes</p> <p>Les véhicules doivent utiliser des huiles lubrifiantes pour moteur à faible viscosité ou des huiles lubrifiantes régénérées, avec un minimum de 25 % d'huiles de base régénérées, lors de l'entretien des véhicules. Les lubrifiants à faible viscosité sont ceux qui correspondent à un indice SAE de 0W30 ou 5W30 ou équivalent.</p> <p>Les graisses et fluides hydrauliques ne devraient pas être porteurs de mentions de dangers pour la santé ou l'environnement ou de phrases de risque au moment de la candidature [limite de classification la plus basse dans le règlement (CE) n° 1272/2008 ou la directive 99/45/CE du Conseil].</p> <p>Aucune dérogation à l'exclusion prévue à l'article 6, paragraphe 6, du règlement (CE) n° 66/2010 ne peut être accordée en ce qui concerne des substances définies comme extrêmement préoccupantes et incluses dans la liste visée à l'article 59 du règlement (CE) n° 1907/2006, si présentes dans des mélanges, dans des concentrations supérieures à 0,010 % masse/masse (w/w).</p> <p>La teneur en carbone doit provenir pour 45 % au moins de matières premières renouvelables.</p> <p>Le pourcentage en masse cumulé des substances présentes non biodégradables et bioaccumulables ne doit pas être supérieur à 0,1 % masse/masse (w/w).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique des lubrifiants proposés. Les produits porteurs d'un écolabel de type I satisfaisant aux critères retenus seront réputés conformes. Sera également accepté tout autre moyen de preuve jugé approprié, tel qu'un dossier technique ou un</p>

	rapport d'essai émis par un organisme indépendant.									
	<p>5. Pneumatiques</p> <p>Le soumissionnaire doit utiliser des pneumatiques dont les valeurs de bruit de roulement sont inférieures aux valeurs limites définies à l'annexe II, partie C, du règlement (CE) n° 661/2009 (voir l'annexe I). Cela est équivalent aux deux premières catégories (sur trois disponibles) de la classe du bruit de roulement externe de l'étiquetage européen des pneumatiques.</p> <p>Le soumissionnaire doit s'être engagé à utiliser des pneumatiques à faible résistance au roulement. La résistance au roulement (tant pour les nouveaux pneumatiques que pour les pneumatiques rechapés⁹), exprimée en kg/tonne, ne doit pas dépasser les valeurs limites suivantes, conformément à la norme ISO 28580 ou à une norme équivalente:</p> <table border="1" data-bbox="1128 746 1944 986"> <thead> <tr> <th>Classe de pneumatique</th> <th>Résistance maximale au roulement (kg/tonne)</th> <th>Classe d'efficacité en carburant prévue par l'étiquetage des pneumatiques</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>C2</td> <td>9,2</td> <td>E</td> </tr> <tr> <td>C3</td> <td>7</td> <td>D</td> </tr> </tbody> </table> <p>Ces valeurs concernent les roues motrices et les roues ayant d'autres fonctions spéciales. Les pneumatiques pour essieux tirés utilisés devraient avoir une résistance au roulement inférieure à celle des pneumatiques utilisés pour les roues motrices ou certaines fonctions spéciales.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste des pneumatiques qui seront utilisés lors de l'entretien des véhicules ainsi que les résultats des essais correspondants (réalisés conformément à la norme ISO 28580 ou à une</p>	Classe de pneumatique	Résistance maximale au roulement (kg/tonne)	Classe d'efficacité en carburant prévue par l'étiquetage des pneumatiques	C2	9,2	E	C3	7	D
Classe de pneumatique	Résistance maximale au roulement (kg/tonne)	Classe d'efficacité en carburant prévue par l'étiquetage des pneumatiques								
C2	9,2	E								
C3	7	D								

⁹ Remarque: aucun étiquetage n'est prévu pour les pneumatiques rechapés.

	norme équivalente).
CRITÈRES D'ATTRIBUTION	CRITÈRES D'ATTRIBUTION
<p>Des points supplémentaires seront attribués pour les éléments suivants:</p> <p>1. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Proportion de véhicules destinés à être utilisés pour fournir le service qui sont conformes à des normes Euro plus strictes (Euro 5, EEV et Euro 6, le cas échéant).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste de tous les véhicules qui seront utilisés pour fournir le service, accompagnée de leurs normes et de leurs fiches techniques respectives où les normes en matière d'émissions sont définies.</p>	<p>Des points supplémentaires seront attribués pour les éléments suivants:</p> <p>1. Émissions de gaz d'échappement</p> <p>Proportion de véhicules destinés à être utilisés pour fournir le service qui sont conformes à des normes Euro plus strictes (EEV et Euro 6, le cas échéant).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir une liste de tous les véhicules qui seront utilisés pour fournir le service, accompagnée de leurs normes et de leurs fiches techniques respectives où les normes en matière d'émissions sont définies.</p>
<p>2. Utilisation de carburants de substitution</p> <p>Proportion de véhicules conçus pour être alimentés par des types de carburants de substitution ou des systèmes fonctionnant avec de tels carburants (par exemple: biocarburants, systèmes électriques, fonctionnant à l'hydrogène ou hybrides).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces spécifications techniques ou technologiques en matière de carburant.</p>	<p>2. Utilisation de carburants de substitution</p> <p>Proportion de véhicules conçus pour être alimentés par des types de carburants de substitution ou des systèmes fonctionnant avec de tels carburants (par exemple: biocarburants, systèmes électriques, fonctionnant à l'hydrogène ou hybrides).</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces spécifications techniques ou technologiques en matière de carburant.</p>

	<p>3. Systèmes de contrôle de la pression des pneumatiques</p> <p>Proportion de véhicules qui sont équipés d'un système de contrôle de la pression des pneumatiques.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>
	<p>4. Matériaux des véhicules</p> <p>Des points supplémentaires sont attribués en fonction du pourcentage du véhicule qui est fabriqué à partir de matériaux recyclés ou écologiques.</p> <p>Vérification: le soumissionnaire doit fournir la fiche technique du véhicule où figurent ces informations.</p>
<p>CLAUSES D'EXÉCUTION DU CONTRAT</p>	<p>CLAUSES D'EXÉCUTION DU CONTRAT</p>
<p>1. Véhicules neufs</p> <p>Tous les véhicules neufs achetés après l'attribution du marché et utilisés pour fournir le service pendant la durée du marché doivent être conformes à la norme EEV (le cas échéant) et être équipés d'un système de contrôle de la pression des pneumatiques. Le tuyau d'échappement du véhicule ne doit pas être situé du même côté que la porte passagers.</p> <p>Vérification: le contractant présentera aux autorités les informations nécessaires pour démontrer que cette clause est respectée.</p>	<p>1. Véhicules neufs</p> <p>Tous les véhicules neufs achetés après l'attribution du marché et utilisés pour fournir le service pendant la durée du marché doivent être conformes à la norme Euro 6 (le cas échéant) et être équipés d'un système de contrôle de la pression des pneumatiques. Le tuyau d'échappement du véhicule ne doit pas être situé du même côté que la porte passagers.</p> <p>Vérification: le contractant présentera aux autorités les informations nécessaires pour démontrer que cette clause est respectée.</p>

<p>2. Données relatives à la consommation de carburant</p> <p>Le contractant doit fournir aux autorités des données indiquant la quantité de carburant consommée en fournissant le service pendant une période définie (essence, diesel, biocarburants, GNC, électricité, etc.). Les contractants doivent également mettre en œuvre des mesures qui permettront d'améliorer cette consommation de carburant au fil du temps et présenter les rapports correspondants.</p> <p>Vérification: le contractant présentera aux autorités les informations nécessaires pour démontrer que cette clause est respectée.</p>	<p>2. Données relatives à la consommation de carburant</p> <p>Le contractant doit fournir aux autorités des données indiquant la quantité de carburant consommée en fournissant le service pendant une période définie (essence, diesel, biocarburants, GNC, électricité, etc.). Les contractants doivent également mettre en œuvre des mesures qui permettront d'améliorer cette consommation de carburant au fil du temps et présenter les rapports correspondants.</p> <p>Vérification: le contractant présentera aux autorités les informations nécessaires pour démontrer que cette clause est respectée.</p>
<p>3. Formation des conducteurs</p> <p>Tous les conducteurs participant à la fourniture du service pendant la durée du marché doivent être régulièrement formés à la conduite écologique dans une institution reconnue afin d'accroître le rendement du carburant.</p> <p>Vérification: le contractant fournira une liste des conducteurs ayant fourni le service et leurs certificats de formation à la conduite écologique.</p>	<p>3. Formation des conducteurs</p> <p>Tous les conducteurs participant à la fourniture du service pendant la durée du marché doivent être régulièrement formés à la conduite écologique dans une institution reconnue afin d'accroître le rendement du carburant.</p> <p>Vérification: le contractant fournira une liste des conducteurs ayant fourni le service et leurs certificats de formation à la conduite écologique.</p>
<p>4. Élimination des huiles lubrifiantes et des pneumatiques</p> <p>Le contractant a pris des dispositions pour la durée du marché en vue de collecter et d'éliminer les huiles lubrifiantes et les pneumatiques usagés, de manière à réduire les incidences sur l'environnement et d'assurer le traitement correct de ces déchets.</p> <p>Vérification: le contractant a conclu un marché pour la durée du marché avec une ou plusieurs entreprises de gestion des déchets agréées, ou peut apporter la preuve qu'il a pris des dispositions pour la collecte et l'élimination des huiles lubrifiantes et des pneumatiques usagés.</p>	<p>4. Élimination des huiles lubrifiantes et des pneumatiques</p> <p>Le contractant a pris des dispositions pour la durée du marché en vue de collecter et d'éliminer les huiles lubrifiantes et les pneumatiques usagés, de manière à réduire les incidences sur l'environnement et d'assurer le traitement correct de ces déchets.</p> <p>Vérification: le contractant a conclu un marché pour la durée du marché avec une ou plusieurs entreprises de gestion des déchets agréées, ou peut apporter la preuve qu'il a pris des dispositions pour la collecte et l'élimination des huiles lubrifiantes et des pneumatiques usagés.</p>
	<p>5. Stations de lavage</p>

	<p>Le lavage des camions pendant la durée du marché a lieu dans une station de lavage équipée au moins d'un séparateur d'huiles et de boues.</p> <p>Vérification: certificat attestant que la station de lavage utilisée est équipée d'un séparateur d'huiles et de boues avant la sortie vers les égouts ou une station d'épuration, ou extrait du programme d'autosurveillance.</p>
--	--

Notes explicatives

Émissions de gaz d'échappement: en décembre 2007, la Commission a publié une proposition de normes Euro 6. Les nouvelles limites d'émission, dont le niveau d'exigence est comparable aux normes US 2010, entreront en vigueur en 2013 ou 2014 (pour de plus amples informations, consulter: <http://ec.europa.eu/environment/air/transport/road.htm>). Les normes Euro 5 sont entrées en vigueur en octobre 2008 pour les nouvelles réceptions et sont applicables depuis octobre 2009 pour les réceptions de véhicules existants.

Critères d'attribution: les pouvoirs adjudicateurs devront indiquer dans l'avis de marché et dans les dossiers d'appel d'offres combien de points supplémentaires seront attribués pour chaque critère. Les critères environnementaux devraient au total représenter au moins 15 % du total des points disponibles.

Lorsque le critère d'attribution est formulé en termes de «meilleure performance par rapport aux minima requis dans les spécifications», les points seront attribués au prorata de la performance supplémentaire.

Carburants de substitution: le véhicule peut être alimenté par des technologies utilisatrices de carburants non fossiles. Cela comprend les systèmes hybrides. Si possible, les carburants de substitution devraient être dérivés de sources d'énergie renouvelables. Les sources d'énergie renouvelables pour les transports incluent l'électricité et l'hydrogène produits à partir de sources renouvelables et les biocarburants. Les sources d'énergie renouvelables pour la génération d'électricité et d'hydrogène comprennent: l'énergie solaire, l'énergie éolienne, la biomasse, l'énergie hydroélectrique et l'énergie géothermique. Pour plus d'informations, voir les critères MPE de l'UE pour l'électricité. Les biocarburants comprennent le biodiesel, le bioéthanol et le biogaz. Le biodiesel est créé à partir d'huiles comme les huiles végétales, l'huile de palme et l'huile de colza. Le bioéthanol peut être dérivé de cultures comme la canne à sucre et le maïs. Le biogaz est formé à partir de matériaux biodégradables tels que les eaux usées, les déchets municipaux et la matière végétale.

Écolabels de type I ou ISO 14024: les écolabels de type I ou ISO 14024 sont ceux dont les critères sous-jacents sont fixés par un organe indépendant et qui sont contrôlés par un processus de certification et d'audit. À ce titre, ils constituent une source d'informations très transparente, fiable et indépendante. Ces labels doivent respecter les conditions suivantes:

- les exigences du label se fondent sur des preuves scientifiques;
- les écolabels sont adoptés avec la participation de toutes les parties concernées, telles que les organismes gouvernementaux, les consommateurs, les fabricants, les distributeurs et les organisations environnementales;
- ils sont accessibles à toutes les parties intéressées.

Dans le cadre des marchés publics, les acheteurs publics peuvent exiger que les critères d'un écolabel donné soient remplis et que cet écolabel puisse être utilisé comme une preuve du respect des exigences. Les acheteurs ne sont cependant pas autorisés à exiger qu'un produit soit porteur d'un écolabel. En outre, ils ne peuvent utiliser que les critères des écolabels concernant les caractéristiques du produit ou du service ou des processus de production et non ceux qui concernent la gestion générale de l'entreprise.

Preuve du respect des exigences: lorsqu'il est précisé que d'autres moyens de preuve sont autorisés pour la vérification des critères, ceux-ci peuvent consister en un dossier technique établi par le fabricant, un rapport d'essai émis par un organisme agréé ou d'autres preuves appropriées. Le pouvoir adjudicateur devra déterminer au cas par cas si, d'un point de vue technique et juridique, les preuves présentées peuvent être jugées appropriées.

Annexe I: Niveau sonore admissible pour les véhicules

Le niveau sonore mesuré conformément à la directive 2007/34/CE ne doit pas dépasser les limites suivantes:

Catégories de véhicules	Puissance du moteur	dB (A)
Véhicules destinés au transport de personnes pouvant comporter au maximum neuf places assises, y compris celle du conducteur (M1)		74 (1)(3)
Véhicules destinés au transport de personnes comportant plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur, et ayant une masse maximale autorisée de plus de 3,5 tonnes (M2 et M3)	< 150 kW	78
	150 kW	80 (2)
Véhicules destinés au transport de personnes comportant plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur (M2), et véhicules destinés au transport de marchandises (N1) ayant une masse maximale autorisée n'excédant pas 2 tonnes		76 (1)
Véhicules destinés au transport de personnes comportant plus de neuf places assises, y compris celle du conducteur (M2), et véhicules destinés au transport de marchandises (N1) ayant une masse maximale autorisée supérieure à 2 tonnes mais n'excédant pas 3,5 tonnes		77 (2)
Véhicules destinés au transport de marchandises ayant une masse maximale autorisée supérieure à 3,5 tonnes (N2 et N3)	< 75 kW	77 (2)

	75 ≥ kW < 150	78 (2)
	≥ 150	80 (2)

Toutefois:

(1) les valeurs limites sont augmentées de 1 dB (A) s'ils sont équipés d'un moteur diesel à injection directe;

(2) pour les véhicules ayant une masse maximale autorisée supérieure à 2 tonnes et qui sont conçus pour une utilisation hors route, les valeurs limites sont augmentées de 1 dB (A) s'ils sont équipés d'un moteur d'une puissance inférieure à 150 kW et de 2 dB (A) s'ils sont équipés d'un moteur d'une puissance égale ou supérieure à 150 kW;

(3) pour les véhicules équipés d'une boîte de vitesses à commande manuelle ayant plus de quatre rapports de marche avant et d'un moteur développant une puissance maximale supérieure à 140 kW et dont le rapport puissance maximale/masse maximale est supérieur à 75 kW/t, les valeurs limites sont augmentées de 1 dB (A) si la vitesse à laquelle l'arrière du véhicule passe la ligne BB' en troisième rapport est supérieure à 61 km/h.

Annexe II: Niveau sonore admissible pour les pneumatiques

En vertu de l'annexe II, partie C, du règlement (CE) n° 661/2009, les émissions du bruit de roulement ne doivent pas dépasser les limites suivantes (qui entreront progressivement en vigueur à compter du 1^{er} novembre 2012):

Pneumatiques de la classe C1 pour voitures particulières, en référence à la largeur nominale du boudin du pneumatique qui a été testé:

Classe de pneumatique	Largeur nominale du boudin (mm)	Valeurs limites en dB (A)
C1A	≤ 185	70
C1B	> 185 ≤ 215	71
C1C	> 215 ≤ 245	71
C1D	> 245 ≤ 275	72
C1E	> 275	74

Pour les pneumatiques neige, les pneumatiques «extra load» ou renforcés, ou une combinaison de ces classifications, les valeurs susvisées sont augmentées de 1 dB (A).

Pneumatiques des classes C2 et C3, en référence à la catégorie d'utilisation de la gamme de pneumatiques:

Classe de pneumatique	Catégorie d'utilisation	Valeurs limites en dB (A)
C2	Pneumatiques normaux	72

C3	Pneumatiques normaux	73
	Pneumatiques traction	75

Pour les pneumatiques à usage spécial, les valeurs limites sont augmentées de 2 dB (A). Une augmentation supplémentaire de 2 dB (A) est accordée aux pneumatiques neige de la catégorie de pneumatiques traction C2. Pour toutes les autres catégories de pneumatiques C2 et C3, une augmentation de 1 dB (A) est accordée aux pneumatiques neige.