COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 14.7.2021
COM(2021) 559 final

2021/0223 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

{SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} - {SWD(2021) 632 final} -
{SWD(2021) 637 final} - {SWD(2021) 638 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DE LA PROPOSITION

La présente proposition porte sur la création d'un nouveau règlement en vue du déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Le nouveau règlement abrogera la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs[1].

1.1. Justification et objectifs de la proposition

La mobilité et les transports sont essentiels à toute personne vivant en Europe et à l'économie européenne dans son ensemble. La libre circulation des personnes et des biens à travers les frontières intérieures de l'Union européenne est une liberté fondamentale de l'UE et de son marché unique. La mobilité apporte de nombreux avantages socioéconomiques à la population et aux entreprises européennes, mais elle a également des répercussions croissantes sur l'environnement. Celles-ci se traduisent notamment par une augmentation des émissions de gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique au niveau local, qui nuisent à la santé et au bien-être des personnes.

En décembre 2019, la Commission a adopté la communication intitulée «Le pacte vert pour l'Europe»[2]. Le pacte vert pour l'Europe prévoit une réduction de 90 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) dans le secteur des transports. L'objectif est de faire de l'Union européenne une économie neutre sur le plan climatique d'ici 2050, tout en s'efforçant de tendre vers une ambition zéro pollution. En septembre 2020, la Commission a adopté sa proposition de loi européenne sur le climat visant à réduire les émissions nettes de gaz à effet de serre d'au moins 55 % pour 2030 par rapport aux niveaux de 1990 et à mettre l'Europe sur une voie responsable pour devenir neutre sur le plan climatique d'ici 2050[3]. La communication intitulée «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030»[4] souligne la pertinence d'une approche globale de la planification des infrastructures à grande échelle ou au niveau local, ainsi que la nécessité d'un déploiement approprié d'une infrastructure pour carburants alternatifs pour soutenir la transition vers un parc automobile à émissions quasi nulles d'ici 2050. Le 21 avril 2021, le Conseil et le Parlement sont parvenus à un accord politique provisoire sur la loi européenne sur le climat.

En décembre 2020, la Commission a adopté la communication intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente»[5]. Cette stratégie pose les bases nécessaires pour permettre au système de transport de l'UE de réaliser cette transformation et définit des étapes concrètes pour maintenir le système de transport sur la voie d'un avenir intelligent et durable. Le secteur des transports dépend encore fortement des carburants fossiles. Encourager l'adoption de véhicules, de navires et d'avions à émissions nulles et à faibles émissions, ainsi que de carburants renouvelables et bas carbone dans tous les modes de transport, est un objectif prioritaire des efforts déployés pour rendre l'ensemble des modes de transport plus durables.

Le déploiement et l'utilisation accrus de carburants renouvelables et bas carbone doivent aller de pair avec la création d'un réseau complet d'infrastructures de recharge et de ravitaillement, reposant sur une répartition géographique équitable, afin de permettre l'adoption généralisée des véhicules à émissions nulles et à faibles émissions dans tous les

1 JO L 307 du 28.10.2014, p. 1.
2 COM(2019) 640 final.
3 COM(2020) 563 final.
4 COM(2020) 562 final.
5 COM(2020) 789 final.

modes de transport. Sur les marchés des voitures particulières notamment, la grande majorité des consommateurs ne se tourneront vers des véhicules à émissions nulles que lorsqu'ils seront certains de pouvoir recharger ou ravitailler leur véhicule n'importe où dans l'UE et avec la même facilité que celle dont ils bénéficient actuellement avec les véhicules à carburant classique. Il est important qu'aucune région ni aucun territoire de l'UE ne soit laissé pour compte et que les disparités régionales dans le déploiement de l'infrastructure pour carburants alternatifs soient dûment prises en considération dans l'élaboration et la mise en œuvre des cadres d'action nationaux.

La directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (ci-après la «directive») établit un cadre de mesures communes pour le déploiement de cette infrastructure dans l'Union européenne. Elle exige des États membres qu'ils mettent en place des cadres d'action nationaux afin de créer des marchés pour les carburants alternatifs et de garantir la mise en place d'un nombre approprié de points de recharge et de ravitaillement ouverts au public, notamment pour permettre la libre circulation transfrontalière de ces véhicules et navires sur le réseau RTE-T. Dans son récent rapport sur l'application de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, la Commission a relevé certains progrès dans la mise en œuvre de la directive[6]. Toutefois, les lacunes du cadre d'action actuel sont également manifestes: étant donné qu'il n'existe pas de méthode détaillée et contraignante permettant aux États membres de calculer les objectifs chiffrés et d'adopter les mesures nécessaires, leur niveau d'ambition en ce qui concerne la fixation de ces objectifs chiffrés et les politiques de soutien en place varie fortement. Dans ce rapport, la Commission conclut qu'il n'existe pas de réseau global et complet d'infrastructures pour carburants alternatifs couvrant l'ensemble de l'Union. De même, dans son rapport spécial sur les infrastructures de recharge, la Cour des comptes européenne a noté que des obstacles à la circulation des véhicules électriques à travers l'UE persistaient et qu'il était nécessaire d'accélérer le déploiement des infrastructures de recharge dans l'Union[7].

La Commission a procédé à une évaluation ex post de cette directive[8]. L'évaluation a révélé que la directive n'était pas suffisamment adaptée à l'objectif consistant à servir l'ambition climatique accrue pour 2030. Parmi les principaux problèmes observés, la planification des infrastructures dans les États membres ne présente pas, en règle générale, le niveau d'ambition, de cohérence et d'homogénéité requis, ce qui se traduit par des infrastructures insuffisantes et inégalement réparties. D'autres problèmes d'interopérabilité avec les connexions physiques subsistent, tandis que de nouveaux problèmes sont apparus concernant les normes de communication, notamment l'échange de données entre les différents acteurs de l'écosystème de l'électromobilité. Enfin, un manque d'informations transparentes destinées aux consommateurs et de systèmes de paiement communs limite l'acceptation par les utilisateurs. En l'absence de nouvelle intervention au niveau de l'Union, ce manque d'infrastructures de recharge et de ravitaillement interopérables et faciles à utiliser risque de devenir un obstacle à la croissance du marché tant attendu des véhicules, des navires et, à l'avenir, des aéronefs à émissions nulles et à faibles émissions.

Cette proposition fait partie d'un ensemble d'initiatives interdépendantes relevant du paquet «Ajustement à l'objectif 55». Ces initiatives correspondent aux actions nécessaires dans

---

6 COM(2021) 103 final.

7 Cour des comptes européenne (2021): rapport spécial nº 05/2021: *Infrastructures de recharge pour véhicules électriques: des bornes de recharge plus nombreuses mais inégalement réparties dans l'UE, ce qui complique les déplacements*.

8 SWD(2021) 637, «Évaluation de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs».

tous les secteurs de l'économie pour compléter les efforts déployés au niveau national afin de concrétiser l'ambition climatique accrue pour 2030, telle que décrite dans le programme de travail de la Commission pour 2021[9].

La présente initiative vise à garantir la disponibilité et la facilité d'utilisation d'un réseau dense et étendu d'infrastructures pour carburants alternatifs dans l'ensemble de l'Union européenne. Tous les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs (y compris les navires et les aéronefs) doivent pouvoir se déplacer facilement dans l'UE, grâce à des infrastructures essentielles telles que des autoroutes, des ports et des aéroports. Ses objectifs spécifiques sont les suivants: i) garantir l'existence d'une infrastructure minimale pour favoriser l'adoption nécessaire de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs dans tous les modes de transport et dans tous les États membres afin d'atteindre les objectifs de l'UE en matière de climat; ii) garantir la pleine interopérabilité de l'infrastructure; et iii) garantir une information exhaustive des utilisateurs et des options de paiement adéquates.

La réalisation de l'objectif fixé dans le pacte vert pour l'Europe en matière de réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant du secteur des transports et le développement d'un marché commun des transports dans l'UE exigent une connectivité totale et une expérience utilisateur sans discontinuité sur l'ensemble du réseau de transport européen pour les véhicules, les navires et les aéronefs à émissions nulles et à faibles émissions. Pour ce faire, il est nécessaire de disposer d'une quantité suffisante d'infrastructures transfrontalières et d'en assurer la pleine interopérabilité. Seul un cadre législatif européen commun peut contribuer à la réalisation de ces objectifs. Cette initiative contribuera au développement et au déploiement cohérents et constants des flottes de véhicules, des infrastructures de recharge et de ravitaillement et des informations et services aux utilisateurs.

1.2. Cohérence avec les dispositions existantes dans le domaine d'action

La présente initiative est cohérente avec les autres initiatives du paquet «Ajustement à l'objectif 55». Elle vient notamment compléter: i) les règlements établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs[10] et les véhicules utilitaires lourds[11]; et ii) la proposition législative visant à établir de nouvelles normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures neuves et les véhicules utilitaires légers neufs pour la période postérieure à 2020, qui fait également partie du paquet «Ajustement à l'objectif 55»[12]. Les normes de performance en matière d'émissions de CO_2 stimulent fortement le déploiement de véhicules à émissions nulles et à faibles émissions, ce qui crée également une demande d'infrastructures pour carburants alternatifs. Cette initiative permettra cette transition en

---

9 COM(2020) 690 final.

10 Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) nº 443/2009 et (UE) nº 510/2011, JO L 111 du 25.4.2019, p. 13.

11 Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) nº 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil, JO L 198 du 25.7.2019, p. 202.

12 COM (2021) 556. Proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, conformément à l'ambition climatique accrue de l'Union.

garantissant la mise en place d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement suffisante et ouverte au public pour les véhicules utilitaires légers et lourds de transport routier.

Cette initiative opère également en forte synergie avec la révision de la directive sur les énergies renouvelables[13], le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable (initiative RefuelEU Aviation)[14] et la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime (initiative FuelEU Maritime)[15], qui fixent des obligations concernant l'offre et la demande de carburants renouvelables et à faibles émissions de carbone pour les transports. Chacun de ces instruments est destiné à promouvoir une augmentation de l'offre ou de la demande de carburants alternatifs durables dans un ou plusieurs modes de transport.

En ce qui concerne le transport par voie d'eau, la présente initiative satisfait à l'exigence explicite du pacte vert pour l'Europe de contraindre les navires qui sont amarrés à utiliser l'alimentation électrique à quai. Elle complète parfaitement l'initiative FuelEU Maritime en garantissant l'installation dans les ports d'une alimentation électrique à quai suffisante pour fournir de l'électricité lorsque les navires à passagers (y compris les navires rouliers à passagers, les engins à passagers à grande vitesse et les navires de croisière) et les porte-conteneurs sont à quai et pour répondre à la demande de gaz décarbonés [c'est-à-dire le bioGNL et les carburants gazeux de synthèse]. Dans le cas des navires à passagers, les différentes catégories de navires présentent des caractéristiques de demande d'énergie variables lorsqu'ils sont à quai, ce qui entraîne des besoins d'investissement différents dans les ports. Il convient de combiner ce facteur avec les différentes caractéristiques opérationnelles des ports, notamment les plans d'aménagement et les terminaux. C'est pourquoi une distinction supplémentaire est opérée en ce qui concerne les navires à passagers par rapport à l'initiative FuelEU Maritime, et ce, en identifiant deux catégories: celle des navires rouliers à passagers et des navires à passagers à grande vitesse, et celle des autres navires à passagers, notamment les navires de croisière. Conjointement avec l'initiative FuelEU Maritime, la présente initiative contribue donc à surmonter le problème actuel de la «poule et de l'œuf», qui veut que la très faible demande des opérateurs de navires pour se connecter au réseau électrique lorsqu'ils sont à quai n'incite pas les ports à investir dans l'électricité à quai. L'introduction limitée de l'alimentation électrique à quai (OPS) dans les ports risque de perturber l'égalité des conditions de concurrence entre les ports, en particulier pour les investisseurs précoces, car les navires non équipés d'OPS pourraient réorienter leur trafic. Il est dès lors important de définir des exigences minimales pour les ports maritimes sur l'ensemble du réseau RTE-T.

Cette initiative est également complémentaire de l'initiative ReFuelEU Aviation. Elle complète les mesures prises dans le cadre de cette dernière en faveur de carburants durables d'aviation qui, dans une large mesure, ne nécessitent pas d'infrastructure de ravitaillement distincte, en prévoyant la fourniture d'électricité à tous les aéronefs en stationnement, contribuant ainsi à la décarbonation du secteur de l'aviation.

Outre la proposition législative, la Commission répondra au besoin en matière d'activités supplémentaires de recherche et d'innovation (R&I), notamment par l'intermédiaire du partenariat coprogrammé pour un transport par voie d'eau sans émission (Zero Emissions

[13] Directive (UE) 2018/2001.

[14] COM (2021) 561, proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable.

[15] COM (2021) 562, proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime.

Waterborne Transport) proposé par la Waterborne Technology Platform dans le cadre d'Horizon Europe, de l'entreprise commune Clean Sky 2 et de l'entreprise commune «Hydrogène propre», qui travaille en synergie avec ces deux partenariats de transport.

Cette initiative est également compatible avec la révision de la directive sur les énergies renouvelables. Elle vise à garantir que le manque d'infrastructures de recharge et de ravitaillement n'entrave pas la généralisation des carburants renouvelables et bas carbone dans le secteur des transports, où ils nécessitent des infrastructures distinctes. Au niveau de l'Union, il n'existe pas d'instrument équivalent à la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs qui soit à même de garantir le déploiement d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement ouverte au public pour tous les modes de transport de manière similaire. La présente initiative est en outre étroitement liée à la future proposition de révision du règlement sur les orientations pour le développement du réseau transeuropéen de transport[16]. La révision prévue de ce règlement reposera sur les infrastructures pour carburants alternatifs déjà déployées dans le cadre de projets individuels sur les corridors du RTE-T et les complétera. En renvoyant systématiquement aux dispositions de cette initiative, la révision du règlement garantira une couverture adéquate du réseau principal et du réseau global du RTE-T.

En garantissant la mise en place de l'infrastructure nécessaire pour les véhicules et les navires à émissions nulles et à faibles émissions, cette initiative complétera également une série d'autres initiatives relevant du paquet «Ajustement à l'objectif 55», lesquelles stimulent la demande en faveur de ces véhicules en fixant des signaux de prix qui tiennent compte des externalités climatiques et environnementales des carburants fossiles. Parmi ces initiatives figurent la révision du système d'échange de quotas d'émission[17] et la révision de la directive de l'UE sur la taxation de l'énergie[18].

1.3. Cohérence avec les autres politiques de l'Union

La présente initiative doit opérer en synergie avec la directive sur la performance énergétique des bâtiments[19], qui traite des infrastructures de recharge privées en énonçant les exigences relatives au déploiement des infrastructures de recharge dans les bâtiments. Le lien entre les infrastructures de recharge publiques et privées a été examiné en détail dans l'analyse d'impact qui sous-tend cette initiative.

En garantissant la mise en place de l'infrastructure nécessaire pour les véhicules et les navires à émissions nulles et à faibles émissions, cette initiative complétera également les efforts en matière de tarification routière, qui visent aussi à stimuler la demande en faveur de ces véhicules. L'objectif est ici de mieux intégrer les externalités climatiques et environnementales des carburants fossiles, comme le prévoit la directive Eurovignette[20], qui est en cours de révision.

La directive sur les véhicules propres est un autre instrument destiné à accélérer le déploiement des véhicules à émissions nulles et à faibles émissions[21]. Une plus grande accessibilité des infrastructures et un déploiement plus rapide des véhicules à émissions nulles et à faibles émissions favoriseront indirectement le déploiement de véhicules propres dans les flottes publiques. Cependant, les flottes publiques (notamment les flottes de bus) s'appuient généralement sur leurs propres points de recharge et de ravitaillement plutôt que

16 Règlement (UE) nº 1315/2013.
17 Directive 2003/87/CE.
18 Directive 2003/96/CE.
19 Directive 2010/31/UE.
20 Directive 1999/62/CE.
21 Directive (UE) 2019/1161.

sur des infrastructures ouvertes au public. L'interaction avec la directive passe principalement par la normalisation en vue de garantir l'interopérabilité.

Le déploiement d'un plus grand nombre de véhicules électriques à hydrogène et à batterie dans le parc automobile de l'UE est également un élément important de la stratégie de la Commission en matière d'hydrogène[22] et de la stratégie pour l'intégration des systèmes énergétiques intelligents[23]. Une disponibilité insuffisante de l'infrastructure correspondante pour ces véhicules risquerait de compromettre ces ambitions.

En facilitant le déploiement d'un nombre croissant de véhicules à émissions nulles et à faibles émissions, la présente initiative contribue également à la concrétisation de l'ambition zéro pollution du pacte vert pour l'Europe, en complétant les normes d'émission de polluants Euro 6 (pour les voitures et les camionnettes)[24] et Euro VI (pour les bus et les camions)[25], qui fixent des limites d'émission pour tous les véhicules.

Enfin, cette initiative s'inscrit dans le cadre de la directive sur les systèmes de transport intelligents[26], pour laquelle la Commission a l'intention de présenter une proposition de révision dans le courant de l'année, et de ses actes délégués, notamment le règlement délégué concernant la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation[27]. Face à l'évolution rapide de l'environnement des données relatives aux carburants alternatifs, la présente initiative doit préciser les types de données pertinents à mettre à disposition, en synergie avec le cadre général établi dans la directive sur les systèmes de transport intelligents.

Horizon Europe est le principal programme de financement de l'Union pour la recherche et l'innovation[28]. Il s'attaque aux changements climatiques, contribue à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations unies et stimule la compétitivité et la croissance de l'UE. Le pôle 5 relatif au climat, à l'énergie et à la mobilité vise à lutter contre les changements climatiques en rendant les secteurs de l'énergie et des transports plus respectueux du climat et de l'environnement, plus efficaces et compétitifs, plus intelligents, plus sûrs et plus résilients. La recherche et l'innovation européennes peuvent stimuler, orienter et accélérer les politiques porteuses de changements prévues par le pacte vert, en définissant la direction à suivre, en mettant à l'essai les solutions et en en faisant la démonstration, en tenant compte des arbitrages et en veillant à ce que les politiques soient cohérentes, favorables à l'innovation et fondées sur des données probantes. Les partenariats sur le transport routier à émissions nulles (2Zero), sur la mobilité connectée, coopérative et automatisée (CCAM), sur la chaîne de valeur industrielle européenne pour les batteries (Batt4EU), sur l'hydrogène propre, sur la transition énergétique propre et sur la conduite des transitions urbaines vers un avenir durable joueront un rôle essentiel dans la mise en place d'une mobilité neutre sur le plan climatique et respectueuse de l'environnement. La mission d'Horizon Europe intitulée «Villes neutres pour le climat et intelligentes»[29] vise à soutenir, à promouvoir et à mettre en valeur 100 villes européennes dans leur transformation systémique vers la neutralité climatique d'ici 2030.

La politique de cohésion jouera un rôle essentiel pour aider toutes les régions dans leur

---

22 COM(2020) 301 final.
23 COM (2020) 299 final.
24 Règlement (CE) nº 715/2007.
25 Règlement (CE) nº 595/2009.
26 Directive 2010/40/UE.
27 Règlement délégué (UE) 2015/962
28 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/european-partnerships-horizon-europe_en.
29 https://ec.europa.eu/info/research-and-innovation/funding/funding-opportunities/funding-programmes-and-open-calls/horizon-europe/missions-horizon-europe/climate-neutral-and-smart-cities_en.

transition vers une Europe plus verte et neutre sur le plan climatique. Le Fonds européen de développement régional et le Fonds de cohésion sont à disposition pour soutenir les investissements dans l'innovation et le déploiement, en particulier dans les États membres et les régions les moins développés. La politique de cohésion apportera son soutien à la mise en place d'un système de transport durable, intelligent et résilient, couvrant tous les modes de transport et tous les niveaux du système de transport, conformément aux exigences et priorités spécifiques définies dans les programmes nationaux et régionaux.

2. BASE JURIDIQUE, SUBSIDIARITÉ ET PROPORTIONNALITÉ

2.1. Base juridique

Pour garantir le bon fonctionnement du marché intérieur, le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE) reconnaît à l'Union la prérogative de définir les dispositions relatives à la politique commune des transports (titre VI, articles 90 et 91), et aux réseaux transeuropéens (titre XVI, articles 170 et 171). Fort de ce cadre juridique, l'action de l'Union permet de mieux coordonner le déploiement uniforme et généralisé de l'infrastructure pour carburants alternatifs, au lieu de s'en remettre aux seuls États membres. Ce dispositif facilite les déplacements à travers l'Union en véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs, tant pour les particuliers que pour les entreprises. Il permet également d'éviter que l'absence d'infrastructure pour carburants alternatifs ou le déploiement disparate de celle-ci ne deviennent un obstacle potentiel à l'achèvement du marché intérieur et ne freinent la production de véhicules à émissions nulles et à faibles émissions par l'industrie automobile.

Pour atteindre les objectifs de réduction des émissions provenant du secteur des transports fixés par le pacte vert pour l'Europe (corroborés par la stratégie de mobilité durable et intelligente), il convient d'augmenter considérablement le nombre de véhicules et de navires à émissions nulles et à faibles émissions. Cela ne pourra se faire sans le déploiement d'un réseau cohérent et complet d'infrastructures pour carburants alternatifs totalement interopérables, permettant de voyager dans toute l'Union avec un véhicule fonctionnant avec ces carburants. Comme cela a été souligné lors de l'adoption de la directive actuelle, un tel réseau ne peut être développé de manière adéquate par les États membres agissant individuellement; une intervention au niveau de l'Union est en revanche nécessaire.

2.2. Subsidiarité (en cas de compétence non exclusive)

La valeur ajoutée que cette intervention apporte à l'Union sur le plan de l'efficacité, de l'efficience et des synergies est mise en évidence dans l'évaluation de la directive actuelle, en liaison avec l'évaluation des rapports nationaux de mise en œuvre soumis par les États membres. Il ressort de l'évaluation que l'élaboration d'un cadre européen commun a, dans une certaine mesure, permis d'éviter la fragmentation. Ce cadre a contribué à l'élaboration de politiques nationales en faveur du développement d'infrastructures pour carburants alternatifs dans tous les États membres et à la création de conditions de concurrence plus égales au sein de l'industrie. En promouvant l'interopérabilité, les normes techniques pertinentes et la définition d'objectifs selon des calendriers similaires, l'action au niveau de l'Union a permis de réaliser certaines économies et d'obtenir un meilleur rapport qualité-prix, et ce, en favorisant les économies d'échelle, en évitant la duplication des efforts et des ressources et en prévoyant des investissements de financement pour les infrastructures. La mise en œuvre de la directive (et ses activités de soutien) a facilité la coopération et

l'échange d'informations sur les carburants alternatifs entre les acteurs industriels et publics concernés. Sans la directive, cette coopération n'existerait probablement pas.

En l'absence d'intervention de l'Union, il est très peu probable qu'un réseau cohérent et complet d'infrastructures pour carburants alternatifs totalement interopérables se développe dans l'ensemble des États membres, garantissant ainsi la possibilité de voyager à travers l'Union dans un véhicule fonctionnant avec ce type de carburants. Il s'agit là d'une condition préalable à l'adoption de ces véhicules dans l'ensemble de l'Union, élément d'une importance capitale pour permettre à l'UE de concrétiser son ambition climatique accrue pour 2030.

2.3. Proportionnalité

Conformément au principe de proportionnalité, la présente proposition ne va pas au-delà de ce qui est nécessaire pour atteindre les objectifs fixés. Toutes les mesures sont jugées proportionnées en ce qui concerne leur incidence, comme le démontre l'analyse d'impact qui accompagne la présente initiative[30]. L'intervention proposée fixe des exigences plus contraignantes pour les États membres afin de garantir la mise en place d'un nombre suffisant d'infrastructures ouvertes au public pour la recharge et le ravitaillement des véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs dans l'Union. Cette approche est nécessaire pour permettre à l'UE de concrétiser ses ambitions accrues en matière de climat et d'énergie pour 2030 et d'atteindre l'objectif global de neutralité climatique d'ici à 2050, un objectif qui se reflète, entre autres, dans les normes de CO_2 imposées aux voitures et aux camionnettes et dans la connectivité transfrontalière prévue pour ces véhicules dans le réseau central et global du RTE-T.

L'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre de la directive actuelle montre que cette intervention révisée est nécessaire. La mise en œuvre de la directive actuelle se traduit par un déploiement hétérogène des infrastructures dans les États membres, ce qui ne permet pas de constituer le réseau dense et largement nécessaire d'infrastructures pour carburants alternatifs. Ce constat a été amplement établi dans le rapport de la Commission au Parlement européen et au Conseil concernant l'application de la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour les carburants alternatifs[31] et dans l'analyse d'impact qui sous-tend l'initiative actuelle. La nature et l'ampleur du problème sont similaires dans tous les États membres et des éléments probants attestent de la nécessité de garantir la connectivité transfrontalière des véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs dans l'Union et de la valeur ajoutée qui en découle, ce qui justifie une action au niveau de l'Union.

Cette initiative établit un cadre d'action stable et transparent pour contribuer à la création de marchés ouverts et compétitifs, stimulant ainsi les investissements dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement dans tous les modes de transport. Elle définit un minimum commun sur lequel les marchés peuvent s'appuyer pour commencer à fournir d'autres infrastructures en réponse à la demande de véhicules émanant des marchés, sur la base d'un mécanisme fixant des objectifs clairs et transparents qui s'applique dans l'ensemble de l'Union.

2.4. Choix de l'instrument

Si l'analyse d'impact a fait apparaître qu'une directive était l'option stratégique privilégiée,

---

30 SWD(2021) 631, «Analyse d'impact accompagnant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil».

31 COM(2021) 103 final.

la Commission a choisi de proposer un règlement. Le choix d'un règlement garantit une progression rapide et cohérente vers un réseau dense et largement étendu d'infrastructures de recharge totalement interopérables dans tous les États membres. Cette décision se justifie tout particulièrement par la nécessité de mettre en œuvre rapidement et de manière cohérente les objectifs nationaux de déploiement minimaux fondés sur la flotte fixés au niveau des États membres ainsi que les objectifs contraignants fondés sur la distance introduits sur l'ensemble du réseau RTE-T, puisque les premiers objectifs proposés devraient déjà être atteints en 2025. Compte tenu de ce calendrier, la mise en place, au même rythme et dans les mêmes conditions, d'un réseau suffisamment dense et largement étendu d'infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les véhicules à émissions nulles et à faibles émissions dans l'ensemble de l'Union revêt désormais une grande importance pour accélérer l'adoption indispensable de ces véhicules par le marché. Pour ce faire, il est nécessaire, déjà au cours des années antérieures à 2025, de concevoir et d'élaborer des plans et des mesures au niveau des États membres pour atteindre ces objectifs. Un nouveau règlement fixe aux États membres des obligations clairement contraignantes et directement applicables au niveau national, et garantit dans le même temps leur application et leur mise en œuvre cohérentes et rapides à l'échelle de l'UE. Il permet d'éviter le risque de retards et d'incohérences dans les processus de transposition nationaux, créant ainsi des conditions de concurrence égales pour les marchés, ce qui favorisera le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement à l'échelle de l'Union. Le règlement instaurera un mécanisme de gouvernance plus solide qui permettra de suivre les progrès accomplis par les États membres dans la réalisation des objectifs et qui leur donnera la possibilité de mettre en place les incitations nécessaires pour favoriser le développement de marchés de recharge compétitifs. La définition de calendriers précis pour la conception et l'élaboration des cadres d'action nationaux des États membres destinés à atteindre les objectifs, la mise en place de mécanismes solides de suivi et d'établissement de rapports, ainsi que l'adoption de dispositions prévoyant la prise de mesures correctives par les États membres peuvent contribuer à un suivi et à un encadrement efficaces des efforts déployés par les États membres pour atteindre les objectifs. La présente initiative garantit une telle approche.

3. RÉSULTATS DES ÉVALUATIONS EX POST DES CONSULTATIONS DES PARTIES INTÉRESSÉES ET DES ANALYSES D'IMPACT

3.1. Évaluations ex post/bilans de qualité de la législation existante

Selon une évaluation ex post réalisée dans le cadre du programme REFIT, la directive a contribué à l'élaboration de politiques et de mesures en faveur du déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs dans les États membres, notamment en exigeant l'élaboration de cadres d'action nationaux (CAN)[32].

Toutefois, l'évaluation a également mis en évidence des lacunes dans le cadre d'action actuel. En outre, l'objectif principal de la directive, à savoir garantir une évolution cohérente du marché dans l'UE, n'a pas été atteint. Des lacunes sont notamment constatées dans les trois domaines suivants: i) l'absence d'un réseau complet d'infrastructures permettant de voyager sans discontinuité à travers l'UE; ii) la nécessité d'élaborer de nouvelles spécifications techniques communes pour assurer l'interopérabilité en tenant compte des technologies émergentes; et iii) l'absence d'informations exhaustives à

[32] SWD(2021) 637 final.

l'intention des utilisateurs, de méthodes de paiement uniformes et faciles à utiliser et de transparence totale des prix dans l'ensemble de l'Union.

Il ressort de l'évaluation que, six ans après l'adoption de la directive, l'ensemble du marché européen des infrastructures pour carburants alternatifs se trouve encore dans une phase de développement relativement précoce, bien que les marchés arrivent à maturité dans certaines parties de l'UE. Au vu de l'importance générale que revêt la mise en place d'une infrastructure suffisante pour favoriser l'adoption indispensable de véhicules et de navires dans la perspective de l'ambition climatique accrue pour 2030, l'évaluation de la directive préconisait de conserver la législation, mais de la réviser.

3.2. Consultation des parties intéressées

Dans le cadre de l'analyse d'impact, les parties intéressées ont été consultées selon différents formats.

Une consultation publique sur l'analyse d'impact initiale (AII)[33] de la présente initiative a été menée du 6 avril au 4 mai 2020. La Commission a reçu 86 réponses, la plupart (61) provenant d'entreprises et d'associations professionnelles. Des ONG et des citoyens ont également répondu à l'AII, de même qu'un réseau de villes.

Une consultation publique ouverte a été organisée par la Commission du 6 avril 2020 au 29 juin 2020. Dans le cadre de celle-ci, le grand public et les organisations ont été invités à apporter leur contribution tant à l'évaluation qu'à l'analyse d'impact[34]. Au total, 324 réponses ont été reçues.

Des entretiens et des enquêtes ciblés auprès des parties intéressées ont eu lieu entre octobre 2020 et janvier 2021: la Commission a organisé des entretiens exploratoires avec des représentants des principales parties intéressées au niveau de l'UE, notamment pour contribuer à la définition générale du problème et des options stratégiques envisageables et pour les affiner. D'autres entretiens ont été menés et une enquête en ligne a été diffusée auprès des parties intéressées représentant les autorités publiques et d'autres organismes publics (autorités nationales, régionales et locales, organes de l'UE), les représentants de l'industrie (y compris les associations concernées) et les membres de la société civile (ONG, groupes de consommateurs).

Une consultation ciblée des parties intéressées, organisée par le consultant chargé de l'étude d'appui externe à l'analyse d'impact, s'est déroulée de décembre 2020 à février 2021. La consultation a consisté en des enquêtes ciblées auprès des principales parties intéressées et en des entretiens ciblés ainsi qu'en des sollicitations de données destinées à répondre à des demandes d'informations spécifiques, notamment pour appuyer l'élaboration d'une méthodologie visant à déterminer le niveau de déploiement suffisant des infrastructures et pour étayer l'évaluation des incidences associées à d'éventuelles mesures stratégiques.

3.3. Obtention et utilisation d'expertise

Pour élaborer cette initiative, la Commission s'est appuyée sur les conclusions de l'évaluation ex post de la directive[35]. Les parties intéressées ont fourni de nombreuses informations dans le cadre des exercices de consultation, lesquelles ont été complétées par des renseignements communiqués à la Commission sur une base ad hoc. L'analyse d'impact repose dans une large mesure sur une étude d'appui externe qui l'accompagne,

---

33 https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/have-your-say/initiatives/12251-Vehicules-a-faibles-emissions-ameliorer-les-infrastructures-de-ravitaillement-recharge-de-l%E2%80%99UE_fr.

34 Les contributions à l'évaluation ont été analysées dans le rapport sur la consultation des parties intéressées qui accompagne le rapport final de l'évaluation.

35 SWD(2021) 637 final.

réalisée par un consultant[36]. La Commission s'est également appuyée sur une vaste consultation du forum pour des transports durables, le groupe d'experts de la Commission sur les carburants alternatifs. Cette consultation s'est déroulée d'octobre 2018 à novembre 2019 et portait sur les problèmes et les besoins stratégiques futurs dans le domaine des infrastructures pour carburants alternatifs[37]. De manière générale, les sources utilisées pour élaborer le rapport d'analyse d'impact ont été nombreuses, largement exhaustives et représentatives des différents groupes de parties prenantes.

3.4. Analyse d'impact

Le comité d'examen de la réglementation a reçu la version préliminaire du rapport d'analyse d'impact le 7 avril 2021 et a émis un avis positif le 7 mai 2021. Le comité a estimé que des améliorations pouvaient être apportées au rapport: a) en améliorant la description des différences entre les options et de leur lien avec les problèmes recensés; et b) en nuançant le rapport pour préciser si les incidences attendues découlaient de cette initiative spécifique ou d'autres politiques, ou encore d'une combinaison des deux.

Le rapport final d'analyse d'impact comprend une description et une évaluation exhaustives de la valeur ajoutée qu'apporte l'initiative et de ses liens avec d'autres initiatives stratégiques. Celles-ci se trouvent dans les sections 1.3, 3.3 et 8.1 du rapport d'évaluation. Une description détaillée des options stratégiques figure à la section 5, tandis qu'une analyse complète des incidences de toutes les options est présentée à la section 6. Les trois options stratégiques analysées peuvent être synthétisées comme suit:

– *option stratégique nº 1:* **des modifications de fond de la directive**. La fixation d'objectifs nationaux et l'établissement de rapports au titre du cadre d'action national demeureraient un pilier important, consolidé par des objectifs contraignants fondés sur la flotte pour les points de recharge électrique des véhicules utilitaires légers. En ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds, des objectifs contraignants fondés sur la distance seraient introduits sur l'ensemble du réseau RTE-T pour les points de recharge électrique et les points de ravitaillement en hydrogène, y compris des dispositions limitées pour le ravitaillement en hydrogène dans les nœuds urbains. Des objectifs contraignants seraient également instaurés pour les aéronefs en stationnement et l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes et intérieurs. En outre, certains aspects qualitatifs de l'infrastructure seraient abordés afin d'améliorer l'interopérabilité et l'information des utilisateurs.

– *option stratégique nº 2:* **des modifications de fond de la directive plus importantes que dans l'option nº 1**. Outre les objectifs contraignants fondés sur la flotte pour les points de recharge électrique des véhicules utilitaires légers, des objectifs fondés sur la distance seraient fixés pour toutes les infrastructures de véhicules routiers du réseau RTE-T, y compris pour les nœuds urbains d'infrastructures pour véhicules utilitaires lourds. Cette option comprendrait également des dispositions plus détaillées pour les ports et les aéroports du réseau RTE-T et une harmonisation accrue des options de paiement, des normes physiques et de communication et des droits des consommateurs en matière de recharge. Elle renforcerait les dispositions relatives à la transparence des prix et aux autres informations destinées aux

[36] Rapport final, étude d'appui à l'«Analyse d'impact concernant la révision de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (2014/94/UE)», 2021.

[37] Les conclusions de cet exercice ont été compilées dans un rapport d'ensemble par la plénière du forum pour des transports durables en novembre 2019: https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/2019-stf-consultation-analysis.pdf.

utilisateurs, notamment la signalisation physique des infrastructures de recharge et de ravitaillement.

– *option stratégique nº 3:* **la transformation de la directive en règlement** (allant ainsi le plus loin en matière d'instruments juridiques contraignants). Outre les objectifs contraignants fondés sur la flotte et sur la distance prévus par l'option nº 2, cette option ajouterait d'autres objectifs fondés sur la localisation pour les véhicules utilitaires légers électriques et d'autres objectifs pour les véhicules utilitaires lourds. Cette option renforcerait également les ambitions en matière d'infrastructures portuaires et imposerait comme unique option de paiement le paiement obligatoire au terminal des nouvelles bornes de recharge rapide.

Dans la mesure où elle offre le meilleur équilibre entre les objectifs atteints et le coût de mise en œuvre, l'option nº 2 a été retenue comme la meilleure option stratégique. Cependant, l'option stratégique nº 2 se prête aussi bien à un règlement, dont les effets sur la mise en œuvre des dispositions seraient accélérés dans ce cas. L'analyse d'impact comprend une description détaillée des mesures réglementaires incluses dans les différentes options stratégiques.

3.5. Réglementation affûtée et simplification

L'offre d'infrastructures de recharge et de ravitaillement suffisantes et totalement interopérables doit être beaucoup plus ambitieuse pour favoriser l'adoption indispensable des véhicules à émissions nulles et à faibles émissions par le marché, conformément à l'ambition politique globale du paquet «Ajustement à l'objectif 55» et de ses initiatives politiques connexes. L'adéquation de la réglementation est assurée par la définition d'exigences minimales nécessaires applicables aux autorités publiques et aux acteurs du marché. Les coûts plus élevés que les autorités publiques doivent supporter pour appuyer le déploiement de l'infrastructure, en particulier dans les parties du réseau de transport où la demande est faible, doivent être replacés dans le contexte d'une augmentation significative de la demande des utilisateurs et des possibilités de croissance du marché à grande échelle. L'examen des politiques dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55» favorisera l'adoption de véhicules à émissions nulles par le marché et l'entretien des navires équipés d'une alimentation électrique à quai. L'analyse d'impact fournit une évaluation détaillée des coûts et des avantages, y compris une synthèse à l'annexe 3.

Si l'examen accroît l'ambition globale de l'action à mener, il comporte également certains aspects importants sur le plan de la simplification. Cette simplification concerne principalement les exploitants de points de recharge et les prestataires de services de mobilité. La définition d'exigences minimales claires et communes simplifiera leurs opérations commerciales, dans la mesure où ils seront soumis à des exigences minimales similaires dans tous les États membres. Ces exigences simplifieront l'utilisation de l'infrastructure par les consommateurs privés et les entreprises (qui sont actuellement confrontés à une multitude d'approches d'utilisation) et favoriseront l'innovation dans les services aux entreprises. La confiance des consommateurs dans la solidité d'un réseau paneuropéen d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburant sera renforcée, ce qui contribuera à assurer la rentabilité globale des points de recharge et de ravitaillement en carburant et consolidera la justification économique. Tous les acteurs du marché et les groupes d'utilisateurs profiteront d'une réduction des coûts d'information et, dans le cas des acteurs du marché, d'une réduction des coûts de mise en conformité juridique à moyen terme, étant donné que les exigences en matière de maintien des infrastructures en vertu du règlement seront mieux harmonisées. Les autorités publiques pourront également tirer

profit d'un cadre cohérent à l'échelle de l'Union qui simplifiera la coordination avec les acteurs publics et privés du marché.

L'analyse d'impact n'a pas mis en évidence de domaine dans lequel les dispositions prévues par cette initiative engendreraient un coût significatif et disproportionné pour les PME, par rapport à l'ensemble des entreprises. Cette initiative offre une sécurité à long terme sur le marché pour les investissements dans les infrastructures de recharge et de ravitaillement et jette les bases nécessaires à la mise en place d'un écosystème de données ouvert que les entreprises pourront utiliser pour concevoir de nouveaux services de marché, ce qui profitera aux PME innovantes. L'initiative a une incidence positive globale sur la compétitivité des entreprises qui installent et exploitent des infrastructures de recharge et de ravitaillement, ainsi que sur la compétitivité du secteur automobile lui-même. En effet, la mise à disposition d'une infrastructure suffisante a une incidence sur l'adoption des véhicules à émissions nulles par le marché, laquelle constitue un aspect essentiel de la compétitivité future du secteur automobile, comme l'explique en détail l'analyse d'impact qui sous-tend la proposition de révision des normes de CO_2 imposées aux voitures et aux camionnettes[38].

3.6. Droits fondamentaux

La proposition n'a pas d'incidence sur les droits fondamentaux.

4. INCIDENCE BUDGÉTAIRE

La proposition n'a pas d'incidence sur le budget de l'Union européenne.

5. AUTRES ÉLÉMENTS

5.1. Plans de mise en œuvre et modalités de suivi, d'évaluation et d'information

La mise en œuvre du règlement révisé sera contrôlée au moyen d'indicateurs relatifs au déploiement physique des infrastructures de recharge et de ravitaillement dans l'UE. Des instruments de suivi bien établis seront utilisés pour contrôler le déploiement.

Les États membres devront adopter un cadre d'action national révisé pour développer le marché des carburants alternatifs dans le secteur des transports et déployer les infrastructures correspondantes conformément aux dispositions consolidées proposées. Cela permettra aux États membres de rendre compte de la mise en œuvre à la Commission d'une manière systématique et cohérente. La fourniture de données aux points d'accès nationaux et communs des États membres se fera selon des normes de qualité des données convenues d'un commun accord[39]. En outre, l'observatoire européen des carburants alternatifs sera mis à niveau et continuera à recueillir et à mettre fréquemment à jour les données sur l'adoption des véhicules et le déploiement des infrastructures dans tous les États membres[40]. La Commission continuera également à collaborer avec son groupe d'experts, le forum pour

---

38 SWD(2021) 614 final, Analyse d'impact accompagnant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil modifiant le règlement (UE) 2019/631 en ce qui concerne le renforcement des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et les véhicules utilitaires légers neufs, conformément à l'ambition climatique accrue de l'Union.

39 Les choix concernant le développement et les acquisitions informatiques seront soumis à une autorisation préalable du comité chargé des technologies de l'information et de la cybersécurité de la Commission européenne.

40 www.eafo.eu.

des transports durables (et ses sous-groupes spécialisés), pour suivre l'évolution du marché et recenser les besoins stratégiques connexes.

Une révision complète du règlement est prévue pour la fin de l'année 2026 afin de repérer d'éventuelles lacunes et de déterminer les besoins futurs en matière d'action législative sur les technologies émergentes. Pour obtenir un aperçu des objectifs opérationnels, des indicateurs et des sources de données, voir l'annexe 9 du document de travail des services de la Commission sur l'analyse d'impact accompagnant cette initiative.

5.2. Explication détaillée de certaines dispositions de la proposition

Cette proposition met en place un nouveau règlement abrogeant l'actuelle directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La structure du nouveau règlement est la suivante:

– l'article premier définit l'objet du règlement, en apportant des modifications spécifiques, mais non substantielles, à l'objet de la directive actuelle;

– l'article 2 établit une liste de définitions, en s'appuyant sur la liste de définitions de la directive actuelle, et en élargissant ces dernières lorsque cela est nécessaire et opportun au regard des modifications globales du champ d'application et des dispositions du nouveau règlement;

– les articles 3 à 12 énoncent des dispositions relatives au déploiement de certaines infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les véhicules utilitaires légers et lourds de transport routier, les navires et les aéronefs;

– les articles 3 et 4 contiennent des dispositions obligeant les États membres à assurer une couverture minimale des points de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires légers et lourds de transport routier sur leur territoire, y compris le long du réseau central et du réseau global du RTE-T;

– l'article 5 prévoit des dispositions supplémentaires pour garantir la convivialité de l'infrastructure de recharge. Il comprend des dispositions sur les options de paiement, la transparence des prix et l'information des consommateurs, les pratiques non discriminatoires, la recharge intelligente et les règles de signalisation pour la fourniture d'électricité aux points de recharge;

– l'article 6 contient des dispositions imposant aux États membres d'assurer une couverture minimale des points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds et légers le long du réseau central et du réseau global du RTE-T;

– l'article 7 prévoit d'autres dispositions pour garantir la convivialité de l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène, notamment par la définition d'exigences minimales concernant les options de paiement, la transparence des prix et le choix contractuel;

– l'article 8 contient des dispositions imposant aux États membres d'assurer, jusqu'au 1er janvier 2025, une couverture minimale des points de ravitaillement en gaz naturel liquéfié ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds le long du réseau central et du réseau global du RTET;

– les articles 9 et 10 disposent que les États membres doivent veiller à l'installation d'une quantité minimale d'alimentation électrique à quai pour certains navires de mer dans les ports maritimes et pour les bateaux de navigation intérieure. Les articles

définissent également plus précisément les critères d'exemption de certains ports et fixent des exigences visant à garantir une quantité minimale d'alimentation électrique à quai;

– l'article 11 exige des États membres qu'ils garantissent un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes du RTE-T et qu'ils désignent les ports concernés dans leurs cadres d'action nationaux;

– l'article 12 énonce les dispositions minimales relatives à la fourniture d'électricité à tous les aéronefs en stationnement dans les aéroports du réseau central et du réseau global du RTE-T;

– l'article 13 reformule les dispositions relatives aux cadres d'action nationaux des États membres. Il prévoit un processus itératif entre les États membres et la Commission afin d'élaborer une planification concise pour déployer l'infrastructure et atteindre les objectifs fixés par le règlement. Il comprend également de nouvelles dispositions relatives à la formulation d'une stratégie pour le déploiement de carburants alternatifs dans d'autres modes de transport, en collaboration avec les principales parties prenantes sectorielles et régionales/locales. Ce principe s'appliquerait lorsque le règlement ne fixe pas d'exigences contraignantes, mais que les besoins stratégiques émergents liés au développement des technologies des carburants alternatifs doivent être pris en considération;

– les articles 14, 15 et 16 définissent l'approche en matière de gouvernance. Celle-ci comprend notamment les obligations en matière d'établissement de rapports qui correspondent aux dispositions applicables aux États membres concernant leurs cadres d'action nationaux, ainsi que les rapports d'avancement nationaux dans le cadre d'un processus interactif avec la Commission. Elle définit également des exigences pour que la Commission rende compte des cadres d'action nationaux des États membres et des rapports d'avancement;

– l'article 17 couvre les exigences en matière d'information des utilisateurs sous la forme d'étiquetages relatifs aux carburants, ainsi que les exigences en matière d'information sur la comparaison des prix des carburants;

– l'article 18 énonce des exigences en matière de fourniture de données pour les exploitants ou propriétaires de points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public, en ce qui concerne la disponibilité et l'accessibilité de certains types de données statiques et dynamiques, y compris la création d'une organisation chargée de l'enregistrement de l'identification (IDRO) pour la délivrance de codes d'identification. Cet article habilite également la Commission à adopter d'autres actes délégués pour préciser d'autres éléments, le cas échéant;

– l'article 19 précise les dispositions relatives aux spécifications techniques communes, en complétant les spécifications techniques communes existantes par une série de nouveaux domaines dans lesquels la Commission sera habilitée à adopter de nouveaux actes délégués. Elles s'appuieront, si nécessaire, sur les normes élaborées par les organismes européens de normalisation;

– l'article 20 a trait à l'exercice de la délégation en ce qui concerne les dispositions relatives à la fourniture de données et aux spécifications techniques communes;

– l'article 21 concerne la poursuite de la procédure de comité dans le cadre du nouveau règlement;

– les articles 22, 23 et 24 précisent les conditions de réexamen et d'entrée en vigueur du présent règlement.

La proposition comprend des annexes:

– l'annexe I comprend des dispositions détaillées sur les rapports nationaux des États membres, garantissant l'établissement de rapports cohérents et comparables pour appuyer la mise en œuvre du présent règlement;

– l'annexe II énumère les domaines dans lesquels les spécifications techniques communes prévues par le présent règlement s'appliquent au marché intérieur ou devront être adoptées en vertu du présent règlement au moyen d'actes délégués, dans les cas où l'évolution des nouvelles technologies nécessite la définition de spécifications techniques communes;

– l'annexe III précise les exigences applicables aux États membres qui classeront par catégories leurs rapports sur le déploiement des véhicules électriques et des infrastructures de recharge;

– l'annexe IV contient le tableau de correspondance.

2021/0223 (COD)

Proposition de

RÈGLEMENT DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen[1],

vu l'avis du Comité des régions[2],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil[3] a établi un cadre pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La communication de la Commission sur l'application de cette directive[4] met en évidence le développement inégal des infrastructures de recharge et de ravitaillement dans l'Union et le manque d'interopérabilité et de convivialité. Elle fait apparaître que l'absence d'une méthode commune claire pour la fixation des objectifs chiffrés et l'adoption de mesures au titre des cadres d'action nationaux requis par la directive 2014/94/UE a conduit à une situation dans laquelle le niveau d'ambition en ce qui concerne la fixation des objectifs chiffrés et les politiques de soutien varie fortement d'un État membre à l'autre.

(2) Divers instruments du droit de l'Union fixent déjà des objectifs chiffrés pour les carburants renouvelables. La directive 2018/2001/UE du Parlement européen et du Conseil[5] a notamment fixé l'objectif d'une part de marché de 14 % d'énergies renouvelables dans les carburants destinés aux transports.

---

1 JO C […] du […], p. […].

2 JO C […] du […], p. […].

3 Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

4 COM(2020) 789 final.

5 Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

(3) Le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil[6] et le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil[7] établissent déjà des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs ainsi que pour certains véhicules utilitaires lourds. Ces instruments devraient accélérer l'adoption, en particulier, des véhicules à émissions nulles et créer ainsi une demande d'infrastructures de recharge et de ravitaillement.

(4) Les initiatives ReFuelEU Aviation[8] et FuelEU Maritime[9] devraient stimuler la production et l'utilisation de carburants alternatifs durables dans les transports aériens et maritimes. Si les exigences en matière d'utilisation de carburants durables d'aviation peuvent s'appuyer dans une large mesure sur l'infrastructure de ravitaillement existante, des investissements sont nécessaires pour la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement. L'initiative FuelEU Maritime fixe des exigences, notamment en ce qui concerne l'utilisation de l'alimentation électrique à quai, qui ne peuvent être satisfaites que si un niveau adéquat d'alimentation électrique à quai est déployé dans les ports du RTE-T. Toutefois, ces initiatives ne comportent pas de dispositions relatives à l'infrastructure requise pour les carburants, qui est une condition préalable à la réalisation des objectifs poursuivis.

(5) Par conséquent, tous les modes de transport devraient être traités dans un instrument unique englobant toute une gamme de carburants alternatifs. L'utilisation de technologies de propulsion à émissions nulles se situe à des stades de maturité différents en fonction des modes de transport. En particulier, dans le secteur routier, les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables sont en plein essor. Les véhicules routiers à pile à hydrogène sont également disponibles sur le marché. En outre, de petits navires électriques à batterie ou propulsés à l'hydrogène, ainsi que des trains à pile à hydrogène, sont actuellement déployés dans le cadre de différents projets et d'opérations commerciales initiales, un déploiement commercial à grande échelle étant prévu dans les prochaines années. En revanche, les secteurs de l'aviation et du transport par voie d'eau restent tributaires des carburants liquides et gazeux, car les solutions de propulsion à faibles émissions et à émissions nulles ne devraient arriver sur le marché que vers 2030, et plus tard encore pour le secteur de l'aviation, la phase de commercialisation à grande échelle tardant à venir. L'utilisation de carburants fossiles gazeux ou liquides n'est possible que si elle s'inscrit clairement dans une trajectoire de décarbonation conforme à l'objectif à long terme de neutralité climatique de l'Union, supposant un recours croissant aux mélanges de carburants fossiles et de carburants renouvelables, tels que le biométhane, les biocarburants avancés ou les carburants gazeux et liquides de synthèse renouvelables et bas carbone, ou au remplacement des premiers par les seconds.

(6) Ces biocarburants et carburants de synthèse, qui remplacent le diesel, l'essence et le carburant d'aviation, peuvent être produits à partir de différentes matières premières et

---

6 Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) nº 443/2009 et (UE) nº 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

7 Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO_2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) nº 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

8 COM(2021) 561.

9 COM(2021) 562.

peuvent être mélangés aux carburants fossiles dans des proportions très élevées. Ils peuvent, sur le plan technique, être utilisés dans les technologies de véhicules actuelles moyennant des adaptations mineures. Le méthanol renouvelable peut également être utilisé en navigation intérieure et dans les transports maritimes à courte distance. Les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques peuvent contribuer à réduire l'utilisation des carburants fossiles dans l'approvisionnement en énergie des transports. Tous ces carburants peuvent être distribués, entreposés et utilisés dans le cadre de l'infrastructure existante ou, le cas échéant, avec des infrastructures du même type.

(7) Le GNL va probablement conserver sa place dans le transport maritime, où il n'existe actuellement aucune technologie de propulsion à émissions nulles qui soit économiquement viable. Selon la communication sur la stratégie de mobilité durable et intelligente, les navires de mer à émissions nulles seront prêts à être commercialisés d'ici 2030. La reconversion de la flotte devrait se faire progressivement en raison de la longue durée de vie des navires. Contrairement au transport maritime, dans le cas de la navigation intérieure, où les bateaux sont généralement plus petits et les distances plus courtes, les technologies de propulsion à émissions nulles, comme l'hydrogène et l'électricité, devraient pénétrer plus rapidement sur les marchés. Le GNL ne devrait plus jouer un rôle important dans ce secteur. La décarbonation par mélange ou par remplacement des carburants destinés aux transports tels que le GNL doit aller croissant, en utilisant, par exemple, du biométhane liquéfié (bioGNL) ou des carburants gazeux de synthèse renouvelables et bas carbone. Ces carburants décarbonés peuvent être utilisés dans les mêmes infrastructures que les carburants gazeux fossiles, permettant ainsi une transition progressive vers les carburants décarbonés.

(8) Dans le secteur du transport routier lourd, les camions fonctionnant au GNL sont arrivés à maturité complète. D'une part, les scénarios communs qui sous-tendent la stratégie de mobilité durable et intelligente et le plan cible en matière de climat, ainsi que les scénarios de modélisation révisés du paquet «Ajustement à l'objectif 55», laissent à penser que les carburants gazeux, qui seront de plus en plus décarbonés, joueront un rôle limité dans le transport routier lourd, en particulier dans le segment du transport à longue distance. En outre, les véhicules fonctionnant au GPL et au GNC, pour lesquels il existe déjà un réseau d'infrastructures suffisant dans toute l'Union, devraient être progressivement remplacés par des systèmes de propulsion à émissions nulles et, par conséquent, seule une politique ciblée limitée de déploiement d'infrastructures de GNL capables de fournir également des carburants décarbonés est jugée nécessaire pour combler les lacunes subsistant dans les principaux réseaux.

(9) Le déploiement d'infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules utilitaires légers électriques est inégal dans l'Union. La persistance d'une répartition inégale compromettrait l'adoption de ces véhicules, limitant ainsi la connectivité à travers l'Union. Laisser les ambitions et les approches stratégiques nationales diverger ne permettra pas de créer la sécurité à long terme nécessaire à un investissement commercial substantiel. Il convient donc de fixer des objectifs minimaux contraignants au niveau national pour fournir aux États membres des orientations stratégiques et compléter les cadres d'action nationaux. Cette approche devrait combiner des objectifs nationaux fondés sur la flotte et des objectifs fondés sur la distance pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Les objectifs nationaux fondés sur la flotte devraient garantir que l'adoption des véhicules dans chaque État membre s'accompagne du déploiement d'un nombre suffisant d'infrastructures de recharge

ouvertes au public. Les objectifs fondés sur la distance pour le réseau RTE-T devraient garantir une couverture totale des points de recharge électrique le long des principaux réseaux routiers de l'Union et permettre ainsi des déplacements aisés et fluides dans toute l'Union.

(10) Les objectifs nationaux fondés sur la flotte devraient être définis sur la base du nombre total de véhicules électriques immatriculés dans l'État membre concerné, selon une méthode commune qui tienne compte des progrès technologiques tels que l'augmentation de l'autonomie des véhicules électriques ou la pénétration croissante sur le marché des points de recharge rapide, qui permettent de recharger un plus grand nombre de véhicules par point de recharge que les points de recharge normaux. La méthode doit également tenir compte des différents modes de recharge des véhicules électriques à batterie et des véhicules hybrides rechargeables. Une méthode qui définit les objectifs nationaux fondés sur la flotte en prenant comme référence la puissance de sortie maximale totale de l'infrastructure de recharge ouverte au public devrait offrir une certaine marge de manœuvre pour permettre la mise en place de différentes technologies de recharge dans les États membres.

(11) La mise en œuvre dans les États membres devrait garantir l'installation d'un nombre suffisant de points de recharge ouverts au public, en particulier dans les stations de transport public, telles que les terminaux portuaires de passagers, les aéroports ou les gares. Un nombre suffisant de points de recharge rapide ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires légers devrait également être déployé pour améliorer le confort des consommateurs, en particulier sur le réseau RTE-T, afin de garantir une connectivité transfrontalière totale et de permettre aux véhicules électriques de circuler dans toute l'Union.

(12) Les propriétaires de véhicules électriques devraient utiliser dans une large mesure les points de recharge dans leurs propres locaux ou dans les parkings collectifs des bâtiments résidentiels et non résidentiels. Bien que le déploiement de l'infrastructure de raccordement et des points de recharge dans ces bâtiments soit réglementé par la directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil[10], les États membres devraient tenir compte de la disponibilité de ces infrastructures privées lorsqu'ils planifient le déploiement de points de recharge ouverts au public.

(13) Les véhicules utilitaires lourds électriques ont besoin d'une infrastructure de recharge sensiblement différente de celle des véhicules utilitaires légers. Cependant, à l'heure actuelle, il n'existe pratiquement aucune infrastructure ouverte au public destinée aux véhicules utilitaires lourds électriques dans l'Union. Une approche combinée associant des objectifs fondés sur la distance le long du réseau RTE-T, des objectifs pour les infrastructures de recharge de nuit et des objectifs pour les nœuds urbains devrait permettre de garantir une couverture suffisante en infrastructures ouvertes au public pour les véhicules utilitaires lourds électriques dans l'ensemble de l'Union afin d'accompagner l'adoption attendue des véhicules utilitaires lourds électriques à batterie par le marché.

(14) Un nombre suffisant de points de recharge rapide ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds devrait également être déployé le long du réseau RTE-T afin de garantir une connectivité totale dans toute l'Union. Cette infrastructure devrait être dotée d'une puissance de sortie suffisante pour permettre la recharge du véhicule pendant le temps de pause légal du conducteur. En plus des points de recharge rapide

[10] Directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments (JO L 153 du 18.6.2010, p. 13).

le long du réseau, les véhicules utilitaires lourds devraient également pouvoir utiliser des infrastructures de recharge ouvertes au public pour la recharge de nuit le long du réseau de transport principal, afin de soutenir spécifiquement l'électrification du secteur du transport à longue distance.

(15) L'infrastructure de recharge le long du réseau RTE-T devrait être complétée par une infrastructure de recharge rapide ouverte au public dans les nœuds urbains. Cette infrastructure est nécessaire notamment pour offrir des possibilités de recharge aux camions de livraison et permettre la recharge à destination des camions parcourant de longue distance, mais l'objectif national fondé sur la flotte devrait prévoir des points de recharge pour les véhicules utilitaires légers également dans les zones urbaines.

(16) Le déploiement d'une infrastructure de recharge est tout aussi important dans les lieux privés, tels que les dépôts privés et les centres logistiques, pour permettre la recharge de nuit et à destination. Les pouvoirs publics devraient prendre des mesures lors de la mise en place de leurs cadres d'action nationaux révisés afin que les infrastructures adéquates soient mises à disposition pour la recharge de nuit et à destination.

(17) Les points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public comprennent, par exemple, les points de recharge ou de ravitaillement privés ouverts au public qui sont situés sur des propriétés publiques ou privées, comme les parkings publics ou les parkings de supermarchés. Un point de recharge ou de ravitaillement situé sur une propriété privée qui est ouverte au grand public devrait être considéré comme étant ouvert au public, même dans les cas où l'accès est limité à un certain groupe d'utilisateurs, par exemple les clients. Les points de recharge ou de ravitaillement des systèmes de partage de véhicules ne devraient être considérés comme étant ouverts au public que s'ils autorisent explicitement l'accès des utilisateurs tiers. Les points de recharge ou de ravitaillement situés sur des propriétés privées dont l'accès est limité à un cercle restreint et déterminé de personnes, comme les parkings des bâtiments de bureaux auxquels seuls les employés ou les personnes autorisées ont accès, ne devraient pas être considérés comme des points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public.

(18) Une station de recharge est l'installation physique unique destinée à la recharge des véhicules électriques. Chaque station est dotée d'une puissance de sortie théorique maximale, exprimée en kW, et dispose d'au moins un point de recharge pouvant desservir un seul véhicule à la fois. Le nombre de points de recharge d'une station de recharge détermine le nombre de véhicules qui peuvent être rechargés à cette station à un moment donné. Lorsque plus d'un véhicule se recharge à cette station de recharge à un moment donné, la puissance de sortie maximale est répartie entre les différents points de recharge, de sorte que la puissance fournie à chaque point de recharge individuel est inférieure à la puissance de sortie de cette station. Un parc de recharge est constitué d'une ou de plusieurs stations de recharge situées en un lieu spécifique, et comprend, le cas échéant, les parcs de stationnement réservés qui leur sont adjacents. En ce qui concerne les objectifs fixés dans le présent règlement pour les parcs de recharge, la puissance de sortie minimale requise pour ces parcs de recharge pourrait être fournie par une ou plusieurs stations de recharge.

(19) La possibilité de développer des services numériques avancés, y compris des solutions de paiement contractuel, et de garantir la transparence de l'information des utilisateurs par des moyens numériques dépend du déploiement de points de recharge intelligents

et connectés qui appuient la création d'une infrastructure interopérable et connectée[11]. Ces points de recharge intelligents devraient comporter un ensemble d'attributs physiques et de spécifications techniques (matériel et logiciel) nécessaires pour envoyer et recevoir des données en temps réel, facilitant le flux d'informations entre les acteurs du marché qui dépendent de ces données pour développer pleinement l'expérience de recharge, notamment les exploitants de points de recharge, les prestataires de services de mobilité, les plateformes d'itinérance de la recharge électrique, les gestionnaires de réseaux de distribution et, finalement, les consommateurs finaux.

(20) Les systèmes intelligents de mesure, tels qu'ils sont définis dans la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil[12], permettent de produire des données en temps réel, ce qui est nécessaire pour assurer la stabilité du réseau et encourager une utilisation rationnelle des services de recharge. En fournissant une mesure de la consommation d'énergie en temps réel et des informations précises et transparentes sur le coût, ils encouragent, en combinaison avec des points de recharge intelligents, la recharge à des moments où la demande générale d'électricité est faible et où les prix de l'énergie sont bas. L'utilisation des systèmes intelligents de mesure en combinaison avec des points de recharge intelligents peut optimiser la recharge, offrant ainsi des avantages pour le système électrique et pour l'utilisateur final. Les États membres devraient encourager l'utilisation de systèmes intelligents de mesure pour la recharge des véhicules électriques dans les stations de recharge ouvertes au public, lorsque cela est techniquement réalisable et économiquement rationnel, et veiller à ce que ces systèmes soient conformes aux exigences énoncées à l'article 20 de la directive (UE) 2019/444.

(21) Face à l'augmentation du nombre de véhicules électriques dans les transports routiers, ferroviaires, maritimes et autres, les opérations de recharge devront être optimisées et gérées de manière à ne pas provoquer de congestion et à tirer pleinement parti de la disponibilité d'électricité renouvelable et des faibles prix de l'électricité dans le système. La recharge intelligente, en particulier, peut faciliter l'intégration plus poussée des véhicules électriques dans le système électrique, car elle permet une participation active de la demande par agrégation et par réaction au prix. L'intégration du système peut également être facilitée par la recharge bidirectionnelle (de véhicule à réseau). Tous les points de recharge normaux où les véhicules sont généralement stationnés pendant une plus longue période devraient donc permettre la recharge intelligente.

(22) Le développement de l'infrastructure pour les véhicules électriques, l'interaction de cette infrastructure avec le système électrique, ainsi que les droits et responsabilités dévolus aux différents acteurs du marché de la mobilité électrique, doivent être conformes aux principes établis par la directive (UE) 2019/944. En ce sens, les gestionnaires de réseaux de distribution devraient coopérer, sur une base non discriminatoire, avec toute personne qui met en place ou exploite des points de recharge ouverts au public, et les États membres devraient veiller à ce que la fourniture d'électricité à un point de recharge puisse faire l'objet d'un contrat avec un fournisseur autre que l'entité qui fournit de l'électricité au foyer ou aux locaux dans lesquels ce

---

[11] Conformément aux principes énoncés dans la communication «Cadre d'interopérabilité européen – Stratégie de mise en œuvre», COM(2017) 134 final.

[12] Directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE (JO L 158 du 14.6.2019, p. 125).

point de recharge est situé. L'accès des fournisseurs d'électricité de l'Union aux points de recharge devrait être sans préjudice des dérogations visées à l'article 66 de la directive (UE) 2019/944.

(23) La mise en place et l'exploitation des points de recharge pour les véhicules électriques devraient se faire dans un cadre concurrentiel, la possibilité de déployer ou d'exploiter des infrastructures de recharge étant donnée à toutes les parties intéressées. Compte tenu du nombre limité d'emplacements alternatifs sur les autoroutes, les concessions autoroutières existantes, telles que celles accordées pour les stations de ravitaillement classiques ou les aires de repos, constituent une source de préoccupation particulière, car elles peuvent s'étendre sur de très longues périodes et parfois même ne pas être assorties d'une date de fin précise. Les États membres devraient s'efforcer, dans la mesure du possible et conformément à la directive (UE) 2014/23 du Parlement européen et du Conseil[13], d'attribuer de manière concurrentielle de nouvelles concessions spécifiquement destinées aux stations de recharge situées sur les aires de repos autoroutières existantes ou adjacentes à celles-ci, afin de limiter le coût de déploiement et d'ouvrir la voie à de nouveaux entrants sur le marché.

(24) La transparence des prix est essentielle pour garantir une recharge et un ravitaillement faciles et fluides. Les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs devraient recevoir des informations précises sur les prix avant le début du service de recharge ou de ravitaillement. Les prix devraient être communiqués d'une manière clairement structurée afin de permettre aux utilisateurs finaux de distinguer les différents éléments de coût.

(25) De nouveaux services apparaissent, notamment pour faciliter l'utilisation des véhicules électriques. Les entités qui proposent ces services, comme les prestataires de services de mobilité, devraient pouvoir opérer dans des conditions de marché équitables. En particulier, les exploitants de points de recharge ne devraient pas accorder un traitement indûment préférentiel à l'un de ces prestataires de services, par exemple par une différenciation injustifiée des prix susceptible d'entraver la concurrence et de se traduire en définitive par des prix plus élevés pour les consommateurs. La Commission devrait surveiller l'évolution du marché de la recharge. Lors du réexamen du règlement, la Commission prendra des mesures si l'évolution du marché l'exige, par exemple en cas de limitations des services pour les utilisateurs finaux ou de pratiques commerciales susceptibles de restreindre la concurrence.

(26) Les véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène affichent actuellement des taux de pénétration du marché très faibles. Toutefois, la mise en place d'une infrastructure de ravitaillement en hydrogène suffisante est essentielle pour permettre le déploiement à grande échelle de véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène, comme le prévoit la communication de la Commission «Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre»[14]. À l'heure actuelle, les points de ravitaillement en hydrogène ne sont déployés que dans quelques États membres et ne sont en grande partie pas adaptés aux véhicules utilitaires lourds, ce qui ne favorise pas la circulation des véhicules à hydrogène dans l'Union. La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement des points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public devrait garantir le déploiement d'un réseau suffisamment dense de points de ravitaillement en

[13] Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession (JO L 94 du 28.3.2014, p. 1).

[14] COM(2020) 301 final.

hydrogène sur l'ensemble du réseau central du RTE-T, afin de permettre aux véhicules utilitaires légers et lourds fonctionnant à l'hydrogène de se déplacer sans discontinuité dans toute l'Union.

(27) Les véhicules fonctionnant à l'hydrogène devraient pouvoir être ravitaillés sur leur lieu ou à proximité de leur destination, laquelle est généralement située dans une zone urbaine. Afin de garantir qu'un ravitaillement à destination ouvert au public soit possible au moins dans les principales zones urbaines, tous les nœuds urbains tels que définis dans le règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil[15] devraient être pourvus de telles stations de ravitaillement. Dans les nœuds urbains, les autorités publiques devraient envisager de déployer les stations dans les centres de fret multimodaux, car non seulement ceux-ci constituent la destination habituelle des véhicules utilitaires lourds, mais ils pourraient également alimenter en hydrogène d'autres modes de transport, tels que le rail et la navigation intérieure.

(28) Au stade précoce du déploiement sur le marché, un certain niveau d'incertitude subsiste quant au type de véhicules qui arriveront sur le marché et au type de technologies qui vont se généraliser. Comme indiqué dans la communication de la Commission intitulée «Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre»[16], c'est dans le segment des véhicules utilitaires lourds que la probabilité d'un déploiement de masse précoce des véhicules à hydrogène est jugée la plus grande. Par conséquent, l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène devrait, dans un premier temps, s'adresser en priorité à ce segment tout en permettant aux véhicules utilitaires légers de se ravitailler dans des stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public. Afin de garantir l'interopérabilité, toutes les stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public devraient au moins fournir de l'hydrogène gazeux à 700 bars. Le déploiement de l'infrastructure devrait également tenir compte de l'émergence de nouvelles technologies, telles que l'hydrogène liquide, qui offrent une plus grande autonomie aux véhicules utilitaires lourds et constituent le choix technologique privilégié de certains constructeurs automobiles. À cette fin, un nombre minimal de stations de ravitaillement en hydrogène devrait également proposer de l'hydrogène liquide en plus de l'hydrogène gazeux à 700 bars.

(29) Un certain nombre de points de ravitaillement en GNL sont implantés dans l'Union et constituent déjà une base pour la circulation des véhicules utilitaires lourds fonctionnant au GNL. Le réseau central du RTE-T devrait rester le point de départ pour le déploiement de l'infrastructure du GNL, et progressivement du bioGNL, car il couvre les principaux flux de trafic et garantit une connectivité transfrontalière dans toute l'Union. Dans la directive 2014/94/UE, il avait été recommandé d'installer de tels points de ravitaillement tous les 400 km sur le réseau central du RTE-T, mais certaines lacunes ponctuelles subsistent dans la réalisation de cet objectif. Les États membres devraient atteindre cet objectif d'ici 2025 et combler les lacunes qui subsistent, après quoi l'objectif devrait cesser de s'appliquer.

(30) Les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs devraient pouvoir payer facilement et aisément à tous les points de recharge et de ravitaillement ouverts au public, sans devoir conclure un contrat avec l'exploitant du point de recharge ou de ravitaillement ou avec un prestataire de services de mobilité. Par

---

[15] Règlement (UE) nº 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision no 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

[16] COM(2020) 301 final.

conséquent, dans le cas d'une recharge ou d'un ravitaillement ad hoc, tous les points de recharge et de ravitaillement ouverts au public devraient accepter les instruments de paiement qui sont largement utilisés dans l'Union, et notamment les paiements électroniques effectués par l'intermédiaire des terminaux et dispositifs utilisés aux fins des services de paiement. Ce mode de paiement ad hoc devrait toujours être mis à la disposition des consommateurs, même lorsque des paiements contractuels sont proposés au point de recharge ou de ravitaillement.

(31) Les infrastructures de transport devraient favoriser une mobilité et une accessibilité sans discontinuité pour tous les usagers, y compris les personnes handicapées et les personnes âgées. En principe, les sites de toutes les stations de recharge et de ravitaillement, ainsi que les stations de recharge et de ravitaillement elles-mêmes, devraient être conçus de manière à pouvoir être utilisés par le public le plus large possible, en particulier par les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées. Ainsi, il conviendrait par exemple de prévoir un espace suffisant autour de l'aire de stationnement, de veiller à ce que la station de recharge ne soit pas installée sur une surface bordurée, de faire en sorte que les boutons ou l'écran de la station de recharge soient à une hauteur appropriée et de s'assurer que le poids des câbles de recharge et de ravitaillement soit tel que les personnes dont la force est limitée puissent les manipuler facilement. En outre, l'interface utilisateur des stations de recharge correspondantes devrait être accessible. En ce sens, les exigences d'accessibilité énoncées aux annexes I et III de la directive (UE) 2019/882[17] devraient être applicables aux infrastructures de recharge et de ravitaillement.

(32) Les installations électriques à quai peuvent être utilisées pour le transport maritime et la navigation intérieure comme source d'énergie propre et contribuer à réduire les incidences environnementales des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure. Dans le cadre de l'initiative FuelEU Maritime, les exploitants de porte-conteneurs et de navires à passagers doivent se conformer à des dispositions visant à réduire les émissions à quai. La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement devrait garantir au secteur une alimentation électrique à quai suffisante dans les ports maritimes du réseau central et du réseau global du RTE-T pour se conformer à ces exigences. L'application de ces objectifs à tous les ports maritimes du RTE-T devrait garantir l'égalité des conditions de concurrence entre les ports.

(33) Les porte-conteneurs et les navires à passagers, qui sont les catégories de navires produisant la plus grande quantité d'émissions par navire à quai, devraient être équipés en priorité d'une alimentation électrique à quai. Afin de tenir compte des caractéristiques de la demande d'énergie des différents navires à passagers lorsqu'ils sont à quai, ainsi que des caractéristiques opérationnelles des ports, il est nécessaire de faire la distinction entre les besoins des navires rouliers à passagers et des navires à passagers à grande vitesse, et ceux des autres navires à passagers.

(34) Ces objectifs devraient tenir compte des types de navires desservis et de leurs volumes de trafic respectifs. Les ports maritimes dont le volume de trafic est limité pour certaines catégories de navires devraient être exemptés des exigences contraignantes applicables aux catégories de navires correspondantes, sur la base d'un niveau minimal de volume de trafic, afin d'éviter l'installation de capacités sous-utilisées. De même, les objectifs contraignants ne devraient pas viser une demande maximale, mais un volume suffisamment élevé, afin d'éviter la sous-utilisation des capacités et de tenir

[17] Directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (JO L 151 du 7.6.2019, p. 70).

compte des caractéristiques opérationnelles des ports. Le transport maritime est un élément important de la cohésion et du développement économique des îles dans l'Union. La capacité de production d'énergie de ces îles n'est pas toujours suffisante pour répondre à la demande d'énergie nécessaire à l'alimentation électrique à quai. Dans ce cas, les îles devraient être exemptées de cette exigence, à moins et jusqu'à ce qu'une connexion électrique avec le continent ait été établie ou qu'il existe une capacité suffisante de production locale à partir de sources d'énergie propres.

(35) Un réseau central de points de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes devrait être disponible d'ici 2025. Les points de ravitaillement en GNL comprennent des terminaux, des citernes, des réservoirs mobiles, ainsi que des bateaux et des barges de soutage pour le GNL.

(36) La fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement dans les aéroports devrait remplacer la consommation de carburant liquide par une source d'énergie plus propre pour les aéronefs (utilisation de groupes auxiliaires de puissance) ou les groupes électrogènes au sol. Cette approche devrait réduire les émissions de polluants et les émissions sonores, améliorer la qualité de l'air et réduire les incidences sur le changement climatique. Par conséquent, toutes les opérations de transport aérien commercial devraient avoir la possibilité d'utiliser un approvisionnement externe en électricité lors du stationnement aux portes d'embarquement ou à un poste de stationnement éloigné des aéroports du RTE-T.

(37) Conformément à l'article 3 de la directive 2014/94/UE, les États membres ont défini des cadres d'action nationaux qui exposent leurs plans et leurs objectifs en vue de garantir la réalisation de ces objectifs. Tant l'évaluation des cadres d'action nationaux que l'évaluation de la directive 2014/94/UE ont fait apparaître la nécessité d'une ambition accrue et d'une approche mieux coordonnée entre les États membres, compte tenu de l'accélération qui est attendue en ce qui concerne l'adoption des véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs, en particulier des véhicules électriques. En outre, des alternatives aux carburants fossiles seront nécessaires dans tous les modes de transport afin de concrétiser les ambitions du pacte vert pour l'Europe. Les cadres d'action nationaux en vigueur devraient être révisés pour décrire clairement la manière dont les États membres entendent répondre aux besoins beaucoup plus importants en infrastructures de recharge et de ravitaillement ouvertes au public, tels qu'ils sont exprimés dans les objectifs contraignants. De même, les cadres révisés devraient couvrir tous les modes de transport, y compris ceux pour lesquels il n'existe pas d'objectifs de déploiement contraignants.

(38) Les cadres d'action nationaux révisés devraient inclure des mesures d'appui en faveur du développement du marché relatif aux carburants alternatifs, y compris le déploiement des infrastructures nécessaires à mettre en place, en coopération étroite avec les autorités régionales et locales et le secteur concerné, et compte tenu des besoins des petites et moyennes entreprises. En outre, les cadres révisés devraient décrire le cadre national global régissant la planification, l'octroi de permis et la passation de marchés concernant ces infrastructures, y compris les obstacles recensés et les mesures à prendre pour les éliminer afin de permettre un déploiement plus rapide des infrastructures.

(39) La Commission devrait faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des cadres d'action nationaux révisés des États membres en assurant des échanges d'informations et de bonnes pratiques entre États membres.

(40) Afin de promouvoir les carburants alternatifs et de développer les infrastructures correspondantes, les cadres d'action nationaux devraient consister en des stratégies détaillées destinées à promouvoir les carburants alternatifs dans les secteurs où la décarbonation est difficile, tels que l'aviation, le transport maritime, la navigation intérieure ainsi que le transport ferroviaire sur les segments de réseau qui ne peuvent pas être électrifiés. Les États membres devraient notamment élaborer des stratégies claires en vue de la décarbonation de la navigation intérieure le long du réseau RTE-T, en étroite coopération avec les États membres concernés. Il conviendrait également d'élaborer des stratégies de décarbonation à long terme pour les ports et les aéroports du RTE-T, en mettant notamment l'accent sur le déploiement d'infrastructures pour les navires et les aéronefs à faibles émissions et à émissions nulles, ainsi que pour les lignes ferroviaires qui ne seront pas électrifiées. Sur la base de ces stratégies, la Commission devrait réexaminer le présent règlement en vue de fixer des objectifs plus contraignants pour ces secteurs.

(41) Les États membres devraient recourir à un large éventail d'incitations et de mesures réglementaires et non réglementaires pour atteindre les objectifs contraignants et mettre en œuvre leurs cadres d'action nationaux, en étroite coopération avec les acteurs du secteur privé, lesquels devraient jouer un rôle essentiel dans le soutien au développement des infrastructures pour carburants alternatifs.

(42) Conformément à la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil[18], des parts nationales minimales des passations de marchés publics sont réservées aux autobus propres et à émissions nulles, lorsqu'un autobus propre utilise des carburants alternatifs tels que définis à l'article 2, point 3, du présent règlement. Étant donné que de plus en plus d'autorités et d'exploitants de transports publics optent pour des autobus propres et à émissions nulles afin d'atteindre ces objectifs, les États membres devraient inclure la promotion et le développement ciblés des infrastructures d'autobus nécessaires comme un élément clé de leurs cadres d'action nationaux. Les États membres devraient instaurer et maintenir des instruments adéquats pour promouvoir le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement également pour les flottes captives, en particulier pour les autobus propres et à émissions nulles au niveau local.

(43) Au vu de la diversité croissante des carburants des véhicules à moteur et de la mobilité routière de plus en plus grande des citoyens de l'Union, il faut fournir aux utilisateurs de véhicules des informations claires et faciles à comprendre sur les carburants disponibles dans les stations de ravitaillement et sur la compatibilité de leur véhicule avec les différents carburants ou points de recharge existant sur le marché de l'Union. Les États membres devraient pouvoir décider d'appliquer aussi ces mesures d'information aux véhicules mis sur le marché avant le 18 novembre 2016.

(44) Des informations simples et facilement comparables sur les prix des différents carburants pourraient jouer un rôle important pour permettre aux utilisateurs de véhicules de mieux évaluer le coût relatif de chacun des carburants disponibles sur le marché. Par conséquent, une comparaison des prix unitaires de certains carburants alternatifs et des carburants classiques, exprimée en «prix du carburant pour 100 km», devrait être affichée à titre d'information dans toutes les stations-service concernées.

---

[18] Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).

(45) Il convient de fournir aux consommateurs des informations suffisantes concernant l'emplacement géographique, les caractéristiques et les services proposés aux points de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs ouverts au public couverts par le présent règlement. Les États membres devraient donc veiller à ce que les exploitants ou les propriétaires de points de recharge et de ravitaillement ouverts au public mettent à disposition les données statiques et dynamiques pertinentes. Il conviendrait de définir les exigences applicables aux types de données concernant la disponibilité et l'accessibilité des données pertinentes liées à la recharge et au ravitaillement, en s'appuyant sur les résultats de l'action de soutien du programme sur l'émission d'identifiants et la collecte de données concernant les carburants durables en Europe («IDACS»).

(46) Les données devraient jouer un rôle fondamental dans le bon fonctionnement des infrastructures de recharge et de ravitaillement. Le format, la fréquence et la qualité associés à la mise à disposition et l'accessibilité de ces données devraient déterminer la qualité globale d'un écosystème d'infrastructures pour carburants alternatifs à même de répondre aux besoins des utilisateurs. En outre, ces données devraient être accessibles de manière cohérente dans tous les États membres. Par conséquent, les données devraient être fournies conformément aux exigences fixées dans la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil[19] pour les points d'accès nationaux.

(47) Il est essentiel que tous les acteurs de l'écosystème de la mobilité électrique puissent interagir facilement par des moyens numériques afin de garantir une qualité de service optimale à l'utilisateur final. Pour ce faire, il est nécessaire de définir des identifiants uniques pour les acteurs concernés de la chaîne de valeur. À cette fin, les États membres devraient désigner une organisation chargée de l'enregistrement de l'identification («IDRO») pour délivrer et gérer des codes d'identification uniques («ID») afin d'identifier, au moins, les exploitants de points de recharge et les prestataires de services de mobilité. L'IDRO devrait recueillir des informations sur les codes d'identification de mobilité électrique qui sont déjà utilisés dans l'État membre concerné; délivrer de nouveaux codes de mobilité électrique, le cas échéant, aux exploitants de points de recharge et aux prestataires de services de mobilité selon une logique commune convenue à l'échelle de l'Union déterminant le formatage des codes d'identification de mobilité électrique; permettre l'échange et la vérification de l'unicité de ces codes de mobilité électrique par l'intermédiaire d'un éventuel futur référentiel commun d'enregistrement de l'identification («IDRR»). La Commission devrait publier des orientations techniques sur la mise en place d'une telle organisation, en s'inspirant de l'action de soutien du programme sur l'émission d'identifiants et la collecte de données concernant les carburants durables en Europe («IDACS»).

(48) Le transport maritime et la navigation intérieure ont besoin de nouvelles normes pour faciliter et consolider l'entrée sur le marché des carburants alternatifs, en ce qui concerne l'approvisionnement en électricité et le soutage de l'hydrogène, du méthanol et de l'ammoniac, mais aussi des normes pour l'échange communicationnel entre les navires et les infrastructures.

---

[19] Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).

(49) L'Organisation maritime internationale (OMI) élabore des normes uniformes et reconnues au niveau international en matière de sécurité et de respect de l'environnement dans les transports maritimes. Il convient d'éviter les conflits avec les normes internationales compte tenu du caractère mondial des transports maritimes. L'Union européenne devrait donc veiller à ce que les spécifications techniques adoptées pour le transport maritime en application du présent règlement soient conformes aux règles internationales adoptées par l'OMI.

(50) Les spécifications techniques d'interopérabilité des points de recharge et de ravitaillement devraient faire l'objet de normes européennes ou internationales. Les organisations européennes de normalisation devraient adopter des normes européennes conformément à l'article 10 du règlement (UE) nº 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil[20]. Ces normes devraient être fondées sur les normes internationales actuelles ou sur les travaux de normalisation internationale en cours, le cas échéant.

(51) Les spécifications techniques énoncées à l'annexe II de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil doivent rester applicables comme spécifié dans ladite directive.

(52) Dans le cadre de l'application du présent règlement, la Commission devrait consulter les groupes d'experts concernés, et en particulier le forum pour des transports durables et le forum européen du transport maritime durable. Cette consultation d'experts revêt une importance particulière lorsque la Commission a l'intention d'adopter des actes délégués ou d'exécution en vertu du présent règlement.

(53) L'infrastructure pour carburants alternatifs est un secteur qui se développe rapidement. L'absence de spécifications techniques communes constitue un obstacle à la création d'un marché unique des infrastructures pour carburants alternatifs. Par conséquent, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE afin de normaliser les spécifications techniques dans les domaines où des spécifications techniques communes sont encore manquantes bien que nécessaires. Il s'agit notamment de la communication entre le véhicule électrique et le point de recharge, de la communication entre le point de recharge et le système de gestion du logiciel de recharge (arrière-plan), de la communication relative au service d'itinérance du véhicule électrique et de la communication avec le réseau électrique. Il est également nécessaire de définir le cadre de gouvernance approprié et les rôles des différents acteurs participant à l'écosystème de communication de véhicule à réseau. En outre, les progrès technologiques récents, tels que les réseaux routiers électriques, doivent être pris en considération. S'agissant de la fourniture de données, il convient de prévoir des types de données supplémentaires et des spécifications techniques en ce qui concerne le format, la fréquence et la qualité associés à la mise à disposition et à l'accessibilité de ces données.

(54) Le marché des carburants alternatifs, et en particulier des carburants à émissions nulles, se trouve encore aux premiers stades de développement et la technologie évolue rapidement. Cela devrait vraisemblablement avoir une incidence sur la demande de carburants alternatifs et, par conséquent, sur les infrastructures pour carburants alternatifs dans tous les modes de transport. La Commission devrait donc

[20] Règlement (UE) nº 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision nº 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 316 du 14.11.2012, p. 12).

réexaminer le présent règlement d'ici à la fin de 2026, notamment en ce qui concerne la définition des objectifs pour les points de recharge électrique des véhicules utilitaires lourds, ainsi que des objectifs pour les infrastructures pour carburants alternatifs destinés aux navires et aéronefs à émissions nulles dans les secteurs du transport par voie d'eau et de l'aviation.

(55) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir promouvoir un large développement du marché des carburants alternatifs, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres pris individuellement, mais peut, en raison de la nécessité d'agir pour répondre à la demande d'une masse critique de véhicules à carburants alternatifs, pour permettre aux entreprises européennes du secteur de lancer des projets d'un bon rapport coût-efficacité et pour que les véhicules utilisant un carburant alternatif puissent circuler dans toute l'Union, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(56) Il y a donc lieu d'abroger la directive 2014/94/UE,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Objet

1. Le présent règlement fixe des objectifs nationaux contraignants pour le déploiement de suffisamment d'infrastructures pour carburants alternatifs dans l'Union, pour les véhicules routiers, les navires et les aéronefs en stationnement. Il établit des spécifications techniques communes et des exigences en matière d'information des utilisateurs, de fourniture des données et de paiement applicables aux infrastructures pour carburants alternatifs.

2. Le présent règlement fixe des règles relatives aux cadres d'action nationaux devant être adoptés par les États membres, y compris le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs dans des domaines pour lesquels aucun objectif contraignant à l'échelle de l'Union n'est fixé et l'établissement de rapports sur le déploiement des infrastructures concernées.

3. Le présent règlement établit un mécanisme d'établissement de rapports visant à favoriser la coopération et garantit un suivi rigoureux des progrès accomplis. Ce mécanisme comprend un processus structuré, transparent et itératif entre la Commission et les États membres en vue de la finalisation des cadres d'action nationaux et de leur mise en œuvre ultérieure, ainsi que les actions correspondantes de la Commission.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

(1) «accessibilité des données», la possibilité de demander et d'obtenir les données à tout moment dans un format lisible par machine, au sens de l'article 2, point 5), du règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission[21];

(2) «prix ad hoc», le prix facturé par l'exploitant d'un point de recharge ou de ravitaillement à un utilisateur final pour la recharge ou le ravitaillement ad hoc;

(3) «carburants alternatifs», les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux carburants fossiles dans l'approvisionnement énergétique des transports et peuvent contribuer à la décarbonation de ces derniers et à améliorer la performance environnementale du secteur des transports. Ces carburants incluent:

(a) les «carburants alternatifs pour véhicules à émissions nulles»:

– l'électricité,

– l'hydrogène,

– l'ammoniac,

(b) les «carburants renouvelables»:

– les combustibles ou carburants issus de la biomasse et les biocarburants, au sens de l'article 2, points 27) et 33), de la directive (UE) 2018/2001,

– les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques, y compris l'ammoniac, produits à partir d'énergies renouvelables,

(c) les «combustibles fossiles alternatifs» dans une phase de transition:

– le gaz naturel, sous forme gazeuse [gaz naturel comprimé (GNC)] et sous forme liquéfiée [gaz naturel liquéfié (GNL)],

– le gaz de pétrole liquéfié (GPL),

– les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques produits à partir d'énergies non renouvelables;

(4) «aéroport du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T», un aéroport, tel qu'inscrit et classé à l'annexe II du règlement (UE) nº 1315/2013;

(5) «entité gestionnaire d'aéroport», une entité au sens de l'article 2, point 2), de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil[22];

(6) «authentification automatique », l'authentification d'un véhicule à un point de recharge par l'intermédiaire du connecteur de recharge ou de la télématique;

---

21 Règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission du 18 décembre 2014 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 157 du 23.6.2015, p. 21).

22 Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (JO L 70 du 14.3.2009, p. 11).

(7) «disponibilité des données», l'existence de données dans un format lisible par machine;

(8) «véhicule électrique à batterie», un véhicule électrique qui fonctionne exclusivement sur le moteur électrique, sans source secondaire de propulsion;

(9) «recharge bidirectionnelle», une solution de recharge intelligente qui permet d'inverser la direction du flux d'électricité et de faire circuler l'électricité depuis la batterie du véhicule vers le point de recharge auquel le véhicule est connecté;

(10) «connecteur», l'interface physique entre le point de recharge et le véhicule électrique qui permet l'échange de l'énergie électrique;

(11) «transport aérien commercial», le transport aérien au sens de l'article 3, point 24), du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil[23];

(12) «porte-conteneurs», un navire conçu exclusivement pour le transport de conteneurs en cale ou sur le pont;

(13) «paiement contractuel», le paiement d'un service de recharge ou de ravitaillement effectué par l'utilisateur final à un prestataire de services de mobilité sur la base d'un contrat conclu entre l'utilisateur final et le prestataire de services de mobilité;

(14) «point de recharge connecté», un point de recharge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d'une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d'électricité;

(15) «gestionnaire de réseau de distribution», un gestionnaire au sens de l'article 2, point 29), de la directive (UE) 2019/944;

(16) «données dynamiques», des données qui changent souvent ou régulièrement;

(17) «réseau routier électrique», une installation physique située sur une route et qui permet le transfert d'électricité vers un véhicule électrique lorsque le véhicule est en mouvement;

(18) «véhicule électrique», un véhicule à moteur équipé d'un système de propulsion comprenant au moins un convertisseur d'énergie sous la forme d'un moteur électrique non périphérique équipé d'un système de stockage de l'énergie électrique rechargeable à partir d'une source extérieure;

(19) «fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement», la fourniture d'électricité par l'intermédiaire d'une interface fixe ou mobile normalisée aux aéronefs lorsqu'ils stationnent à la porte d'embarquement ou à un poste de stationnement éloigné de l'aéroport;

(20) «utilisateur final», une personne physique ou morale qui achète du carburant alternatif en vue de son utilisation directe dans un véhicule;

---

[23] Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) nº 2111/2005, (CE) nº 1008/2008, (UE) nº 996/2010, (UE) nº 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) nº 552/2004 et (CE) nº 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) nº 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

(21) «itinérance de la recharge électrique», le transfert de données et de paiements entre l'exploitant d'un point de recharge ou de ravitaillement et un prestataire de services de mobilité à qui un utilisateur final achète un service de recharge;

(22) «plateforme d'itinérance de la recharge électrique», une plateforme reliant les acteurs du marché, notamment les prestataires de services de mobilité et les exploitants de points de recharge ou de ravitaillement, afin de permettre l'exécution de la prestation de services entre eux, y compris l'itinérance de la recharge électrique;

(23) «norme européenne», une norme au sens de l'article 2, point 1) b), du règlement (UE) nº 1025/2012;

(24) «terminal de fret», un terminal de fret au sens de l'article 3, point s), du règlement (UE) nº 1315/2013;

(25) «jauge brute» (GT), la jauge brute au sens de l'article 3, point e), du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil[24];

(26) «véhicule utilitaire lourd», un véhicule à moteur des catégories M2, M3, N2 ou N3 telles que définies à l'annexe II de la directive 2007/46/CE[25];

(27) «point de recharge électrique à haute puissance», un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance de sortie supérieure à 22 kW;

(28) «engin à passagers à grande vitesse», un engin tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS 74, et transportant plus de 12 passagers;

(29) «véhicule utilitaire léger», un véhicule à moteur des catégories M1 ou N1 telles que définies à l'annexe II de la directive 2007/46/CE;

(30) «prestataire de services de mobilité», une personne morale qui fournit des services contre rémunération à un utilisateur final, y compris la vente d'un service de recharge;

(31) «point de recharge électrique normal», un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance de sortie égale ou inférieure à 22 kW;

(32) «point d'accès national», une interface numérique qui donne accès à certaines données statiques et dynamiques en vue de leur réutilisation par les utilisateurs des données, telle que mise en place par les États membres conformément à l'article 3 du règlement délégué (UE) 2015/962 de la Commission;

(33) «exploitant d'un point de recharge», l'entité responsable de la gestion et de l'exploitation d'un point de recharge, qui fournit un service de recharge aux utilisateurs finals, y compris au nom et pour le compte d'un prestataire de services de mobilité;

(34) «exploitant d'un point de ravitaillement», l'entité responsable de la gestion et de l'exploitation d'un point de ravitaillement, qui fournit un service de ravitaillement

---

[24] Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

[25] Directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules (directive-cadre) (JO L 263 du 9.10.2007, p. 1).

aux utilisateurs finals, y compris au nom et pour le compte d'un prestataire de services de mobilité;

(35) «navire à passagers», un navire transportant plus de 12 passagers, y compris les navires de croisière, les engins à passagers à grande vitesse et les navires équipés de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant («navires rouliers à passagers»);

(36) «véhicule hybride rechargeable», un véhicule électrique constitué d'un moteur à combustion classique combiné à un système de propulsion électrique, et qui peut être rechargé à partir d'une source d'énergie électrique extérieure;

(37) «puissance de sortie», la puissance théorique maximale, exprimée en kW, qui peut être fournie par un point, une station ou un parc de recharge ou par une installation d'alimentation électrique à quai à un véhicule ou à un navire connecté à ce point, cette station ou ce parc de recharge ou à cette installation;

(38) «infrastructure pour carburants alternatifs ouverte au public», une infrastructure pour carburants alternatifs qui est située sur un site ou un lieu ouvert au grand public, que l'infrastructure pour carburants alternatifs soit située sur une propriété publique ou privée, que des limitations ou des conditions s'appliquent ou non en ce qui concerne l'accès au site ou au lieu et quelles que soient les conditions applicables à l'utilisation de l'infrastructure pour carburants alternatifs;

(39) «code QR» (quick response), le codage et la visualisation de données conformément à la norme ISO 18004;

(40) «recharge ad hoc», un service de recharge acheté par un utilisateur final sans qu'il n'ait besoin de s'enregistrer, de conclure un accord écrit ou d'établir une relation commerciale à plus long terme avec l'exploitant du point de recharge au-delà du simple achat du service;

(41) «point de recharge», une interface fixe ou mobile qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kW dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques;

(42) «point, station ou parc de recharge réservé(e) aux véhicules utilitaires légers», un point, une station ou un parc de recharge destiné(e) à recharger les véhicules utilitaires légers, en raison soit de la conception spécifique des connecteurs/fiches ou de la conception de l'emplacement de stationnement adjacent au point, à la station ou au parc de recharge, soit des deux;

(43) «point, station ou parc de recharge réservé(e) aux véhicules utilitaires lourds», un point, une station ou un parc de recharge destiné(e) à recharger les véhicules utilitaires lourds, en raison soit de la conception spécifique des connecteurs/fiches ou de la conception de l'emplacement de stationnement adjacent au point, à la station ou au parc de recharge, soit des deux;

(44) «parc de recharge», une ou plusieurs stations de recharge en un lieu spécifique;

(45) «station de recharge», une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de recharge;

(46) «service de recharge», la vente ou la fourniture d'électricité, y compris les services connexes, par l'intermédiaire d'un point de recharge ouvert au public;

(47) «session de recharge», le processus complet de recharge d'un véhicule à un point de recharge ouvert au public, à partir du moment où le véhicule est connecté jusqu'au moment où le véhicule est déconnecté;

(48) «ravitaillement ad hoc», un service de ravitaillement acheté par un utilisateur final sans qu'il n'ait besoin de s'enregistrer, de conclure un accord écrit ou d'établir une relation commerciale à plus long terme avec l'exploitant du point de ravitaillement au-delà du simple achat du service;

(49) «point de ravitaillement», une installation de ravitaillement permettant l'approvisionnement en tout carburant alternatif liquide ou gazeux par l'intermédiaire d'une installation fixe ou mobile, qui n'est capable de ravitailler qu'un seul véhicule à la fois;

(50) «service de ravitaillement», la vente ou la fourniture de tout carburant alternatif liquide ou gazeux par l'intermédiaire d'un point de ravitaillement ouvert au public;

(51) «session de ravitaillement», le processus complet de ravitaillement d'un véhicule à un point de ravitaillement ouvert au public, à partir du moment où le véhicule est connecté jusqu'au moment où le véhicule est déconnecté;

(52) «station de ravitaillement», une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de ravitaillement;

(53) «autorité de régulation», une autorité de régulation désignée par chaque État membre en vertu de l'article 57, paragraphe 1, de la directive (UE) 2019/944;

(54) «énergie renouvelable», une énergie produite à partir de sources non fossiles renouvelables au sens de l'article 2, point 1), de la directive (UE) 2018/2001;

(55) «navire roulier à passagers», un navire équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de 12 passagers;

(56) «aire de stationnement sûre et sécurisée», une aire de stationnement et de repos, telle que visée à l'article 17, paragraphe 1, point b), qui est réservée pour le stationnement de nuit des véhicules utilitaires lourds;

(57) «navire à quai», un navire à quai au sens de l'article 3, point n), du règlement (UE) 2015/757;

(58) «alimentation électrique à quai», l'approvisionnement en électricité au moyen d'une interface normalisée des navires de mer ou des bateaux de navigation intérieure à quai;

(59) «recharge intelligente», une opération de recharge dans laquelle l'intensité de l'électricité fournie à la batterie est adaptée en temps réel, sur la base des informations reçues par communication électronique;

(60) «données statiques», des données qui ne changent pas souvent ou régulièrement;

(61) «réseau global du RTE-T», le réseau tel que défini à l'article 9 du règlement (UE) nº 1315/2013;

(62) «réseau central du RTE-T», le réseau tel que défini à l'article 38 du règlement (UE) nº 1315/2013;

(63) «port de navigation intérieure du réseau central du RTE-T et port de navigation intérieure du réseau global du RTE-T», un port de navigation intérieure du réseau central ou du réseau global du RTE-T, tel qu'inscrit et classé à l'annexe II du règlement (UE) nº 1315/2013;

(64) «port maritime du réseau central du RTE-T et port maritime du réseau global du RTE-T», un port maritime du réseau central ou du réseau global du RTE-T, tel qu'inscrit et classé à l'annexe II du règlement (UE) nº 1315/2013;

(65) «gestionnaire de réseau de transport», un gestionnaire de réseau au sens de l'article 2, point 35), de la directive (UE) 2019/944;

(66) «nœud urbain», un nœud urbain au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) nº 1315/2013.

Article 3

Objectifs pour les infrastructures de recharge électrique réservées aux véhicules utilitaires légers

1. Les États membres veillent à ce que:

– des stations de recharge pour véhicules utilitaires légers ouvertes au public soient déployées de manière proportionnelle à l'adoption de véhicules utilitaires légers électriques;

– des stations de recharge ouvertes au public, réservées aux véhicules utilitaires légers et fournissant une puissance de sortie suffisante pour ces véhicules soient déployées sur leur territoire.

À cette fin, les États membres veillent à ce que, à la fin de chaque année, à partir de l'année visée à l'article 24, les objectifs suivants en termes de puissance de sortie soient atteints de manière cumulative:

(a) pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 1 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public; et

(b) pour chaque véhicule utilitaire léger hybride rechargeable immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 0,66 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public.

2. Les États membres assurent une couverture minimale des points de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires légers sur le réseau routier de leur territoire. À cette fin, les États membres veillent à ce que:

(a) le long du réseau central du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires légers et répondant aux exigences énoncées ci-après soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc:

i) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 300 kW et comprend au moins une station de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW;

ii) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 600 kW et comprend au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW;

(b) le long du réseau global du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires légers et répondant aux exigences énoncées ci-après soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc:

i) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 300 kW et comprend au moins une station de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW;

ii) au plus tard le 31 décembre 2035, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 600 kW et comprend au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW.

3. Les États membres voisins veillent à ce que les intervalles maximaux visés aux points a) et b) ne soient pas dépassés pour les tronçons transfrontaliers du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T.

Article 4

Objectifs pour les infrastructures de recharge électrique réservées aux véhicules utilitaires lourds

1. Les États membres assurent une couverture minimale des points de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds sur leur territoire. À cette fin, les États membres veillent à ce que:

(a) le long du réseau central du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et répondant aux exigences énoncées ci-après soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc:

i) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 1 400 kW et comprend au moins une station de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;

ii) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 3 500 kW et comprend au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;

(b) le long du réseau global du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et répondant aux exigences énoncées ci-après soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 100 km entre chaque parc:

i) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 1 400 kW et comprend au moins une station de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;

ii) au plus tard le 1er décembre 2035, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 3 500 kW et comprend au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;

(c) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque aire de stationnement sûre et sécurisée soit équipée d'au moins une station de recharge réservée aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie d'au moins 100 kW;

(d) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque nœud urbain soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins 600 kW, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW;

(e) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque nœud urbain soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins 1 200 kW, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW.

2. Les États membres voisins veillent à ce que les intervalles maximaux visés aux points a) et b) ne soient pas dépassés pour les tronçons transfrontaliers du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T.

Article 5

Infrastructures de recharge

1. Les exploitants de stations de recharge ouvertes au public sont libres d'acquérir de l'électricité auprès de tout fournisseur d'électricité de l'Union, sous réserve de l'accord du fournisseur.

2. Aux points de recharge ouverts au public qu'ils exploitent, les exploitants de points de recharge donnent aux utilisateurs finals la possibilité d'effectuer une recharge ad hoc de leur véhicule électrique au moyen d'un instrument de paiement largement utilisé dans l'Union. À cette fin:

(a) dans les stations de recharge ouvertes au public dont la puissance de sortie est inférieure à 50 kW, déployées à partir de la date visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge acceptent les paiements électroniques effectués par l'intermédiaire des terminaux et dispositifs utilisés aux fins des services de paiement, parmi lesquels au moins l'un des suivants:

i) les lecteurs de cartes de paiement;

ii) les dispositifs munis d'une fonctionnalité sans contact et permettant au moins de lire les cartes de paiement;

iii) les dispositifs connectés à l'internet permettant, par exemple, de générer et d'utiliser spécifiquement un code QR pour l'opération de paiement;

(b) dans les stations de recharge ouvertes au public dont la puissance de sortie est égale ou supérieure à 50 kW, déployées à partir de la date visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge acceptent les paiements électroniques effectués par l'intermédiaire des terminaux et dispositifs utilisés aux fins des services de paiement, parmi lesquels au moins l'un des suivants:

i) les lecteurs de cartes de paiement;

ii) les dispositifs munis d'une fonctionnalité sans contact et permettant au moins de lire les cartes de paiement.

À partir du 1er janvier 2027, les exploitants de points de recharge veillent à ce que toutes les stations de recharge ouvertes au public dont la puissance de sortie est égale ou supérieure à 50 kW qu'ils exploitent soient conformes à l'exigence énoncée au point b).

Les exigences énoncées aux points a) et b) ne s'appliquent pas aux points de recharge ouverts au public où il ne faut pas payer pour le service de recharge.

3. Lorsqu'ils proposent une authentification automatique à un point de recharge ouvert au public qu'ils exploitent, les exploitants de points de recharge veillent à ce que les utilisateurs finals aient toujours le droit de ne pas utiliser l'authentification automatique et puissent soit effectuer une recharge ad hoc de leur véhicule, comme prévu au paragraphe 3, soit utiliser une autre solution de recharge contractuelle proposée à ce point de recharge. Les exploitants de points de recharge affichent cette option de manière transparente et la proposent de manière pratique à l'utilisateur final, à chaque point de recharge ouvert au public qu'ils exploitent et où ils proposent l'authentification automatique.

4. Les prix facturés par les exploitants de points de recharge ouverts au public sont raisonnables, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires. Les exploitants de points de recharge ouverts au public s'abstiennent de toute discrimination entre les prix facturés aux utilisateurs finals et les prix facturés aux prestataires de services de mobilité, et entre les prix facturés aux différents prestataires de services de mobilité. Le cas échéant, le niveau des prix ne peut être différencié que de manière proportionnée, sur la base d'une justification objective.

5. Les exploitants de points de recharge affichent clairement le prix ad hoc et tous ses éléments dans toutes les stations de recharge ouvertes au public qu'ils exploitent, de sorte qu'ils soient connus des utilisateurs finals avant le démarrage d'une session de recharge. Les exploitants de points de recharge affichent clairement au moins les éléments de prix suivants, s'ils sont d'application dans la station de recharge:

– le prix par session,

– le prix par minute,

– le prix par kWh.

6. Les prix facturés par les prestataires de services de mobilité aux utilisateurs finals sont raisonnables, transparents et non discriminatoires. Les prestataires de services de mobilité mettent à la disposition des utilisateurs finals toutes les informations relatives aux prix pratiqués, avant le démarrage de la session de recharge, et

spécifiques à leur session de recharge prévue, par l'intermédiaire de moyens électroniques librement disponibles et largement pris en charge, en distinguant clairement les éléments de prix facturés par l'exploitant du point de recharge, les coûts d'itinérance de la recharge électrique applicables et les autres frais ou redevances appliqués par le prestataire de services de mobilité. Les frais sont raisonnables, transparents et non discriminatoires. Aucune redevance supplémentaire n'est appliquée pour l'itinérance transfrontière de la recharge électrique.

7. À partir de la date visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge ouverts au public qu'ils exploitent soient des points de recharge connectés.

8. À partir de la date visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge électrique normaux ouverts au public qu'ils exploitent permettent la recharge intelligente.

9. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'une signalisation appropriée soit déployée dans les aires de stationnement et de repos du réseau routier RTE-T où sont installées des infrastructures pour carburants alternatifs, afin de permettre de repérer facilement le lieu exact où se situe l'infrastructure pour carburants alternatifs.

10. Les exploitants de points de recharge ouverts au public veillent à ce que tous les points de recharge en courant continu (CC) ouverts au public qu'ils exploitent soient équipés d'un câble de recharge fixe.

11. Lorsque l'exploitant d'un point de recharge n'en est pas le propriétaire, le propriétaire met à la disposition de l'exploitant, selon les modalités convenues entre eux, un point de recharge ayant les caractéristiques techniques qui permettent à l'exploitant de se conformer aux obligations énoncées aux paragraphes 1, 3, 7, 8 et 10.

Article 6

Objectifs pour les infrastructures de ravitaillement en hydrogène des véhicules routiers

1. Les États membres veillent à ce que, sur leur territoire, un nombre minimal de stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public soient mises en place au plus tard le 31 décembre 2030.

   À cette fin, les États membres veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre 2030, des stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public, d'une capacité minimale de 2 t/jour et équipées d'un distributeur d'au moins 700 bars, soient déployées à un intervalle maximal de 150 km le long du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T. L'hydrogène liquide est mis à disposition dans des stations de ravitaillement ouvertes au public déployées à un intervalle maximal de 450 km.

   Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre 2030, au moins une station de ravitaillement en hydrogène ouverte au public soit déployée dans chaque nœud urbain. Une analyse du lieu idéal pour ces stations de ravitaillement est effectuée; elle prend notamment en considération le déploiement de ces stations dans des pôles multimodaux où d'autres modes de transport pourraient également être intégrés.

2. Les États membres voisins veillent à ce que l'intervalle maximal visé au paragraphe 1, deuxième alinéa, ne soit pas dépassé pour les tronçons transfrontaliers du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T.

3. L'exploitant d'une station de ravitaillement ouverte au public ou, lorsque l'exploitant n'en est pas le propriétaire, le propriétaire de cette station veille, selon les modalités convenues entre eux, à ce que la station soit conçue de manière à pouvoir être utilisée par des véhicules utilitaires légers et des véhicules utilitaires lourds. Dans les terminaux de fret, les exploitants ou les propriétaires de ces stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public veillent à ce que ces stations distribuent également de l'hydrogène liquide.

Article 7

Infrastructure de ravitaillement en hydrogène

1. À partir de la date visée à l'article 24, tous les exploitants de stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public donnent aux utilisateurs finals la possibilité, dans ces stations qu'ils exploitent, d'effectuer un ravitaillement ad hoc au moyen d'un instrument de paiement largement utilisé dans l'Union. À cette fin, les exploitants de stations de ravitaillement en hydrogène veillent à ce que toutes les stations de ravitaillement en hydrogène qu'ils exploitent acceptent les paiements électroniques effectués par l'intermédiaire des terminaux et dispositifs utilisés aux fins des services de paiement, parmi lesquels au moins l'un des suivants:

   (a) les lecteurs de cartes de paiement;

   (b) les dispositifs munis d'une fonctionnalité sans contact et permettant au moins de lire les cartes de paiement.

   Lorsque l'exploitant d'un point de ravitaillement en hydrogène n'en est pas le propriétaire, le propriétaire met à la disposition de l'exploitant, selon les modalités convenues entre eux, des points de ravitaillement en hydrogène ayant les caractéristiques techniques qui permettent à l'exploitant de se conformer à l'obligation énoncée au présent paragraphe.

2. Les prix facturés par les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public sont raisonnables, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires. Les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public s'abstiennent de toute discrimination entre les prix facturés aux utilisateurs finals et les prix facturés aux prestataires de services de mobilité, et entre les prix facturés aux différents prestataires de services de mobilité. Le cas échéant, le niveau des prix ne peut être différencié que sur la base d'une justification objective.

3. Les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène mettent à disposition les informations relatives aux prix avant le démarrage d'une session de ravitaillement dans les stations de ravitaillement qu'ils exploitent.

4. Les exploitants de stations de ravitaillement ouvertes au public peuvent fournir aux clients des services de ravitaillement en hydrogène sur une base contractuelle, y compris au nom et pour le compte d'autres prestataires de services de mobilité. Les prestataires de services de mobilité facturent aux utilisateurs finals des prix raisonnables, transparents et non discriminatoires. Les prestataires de services de mobilité mettent à la disposition des utilisateurs finals toutes les informations

relatives aux prix pratiqués, avant le démarrage de la session de recharge, et spécifiques à leur session de recharge prévue, par l'intermédiaire de moyens électroniques librement disponibles et largement pris en charge, en distinguant clairement les éléments de prix facturés par l'exploitant du point de ravitaillement en hydrogène, les coûts d'itinérance de la recharge électrique applicables et les autres frais ou redevances appliqués par le prestataire de services de mobilité.

Article 8

Infrastructures destinées au GNL pour les véhicules de transport routier

Jusqu'au 1er janvier 2025, les États membres veillent à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL ouverts au public soient mis en place, au moins tout au long du réseau central du RTE-T, afin de permettre aux véhicules utilitaires lourds propulsés au GNL de circuler dans toute l'Union, lorsqu'il existe une demande, à moins que les coûts ne soient disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement.

Article 9

Objectifs pour l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes

1. Les États membres veillent à ce qu'une quantité minimale d'alimentation électrique à quai pour les porte-conteneurs de mer et les navires à passagers de mer soit fournie dans les ports maritimes. À cette fin, les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, au plus tard le 1er janvier 2030:

   (a) les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T dont le nombre annuel moyen d'escales effectuées au cours des trois dernières années par des porte-conteneurs de mer de plus de 5 000 tonnes de jauge brute est supérieur à 50 disposent d'une puissance de sortie à quai suffisante pour satisfaire au moins 90 % de cette demande;

   (b) les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T dont le nombre annuel moyen d'escales effectuées au cours des trois dernières années par des navires rouliers à passagers de mer et des engins à passagers à grande vitesse de mer de plus de 5 000 tonnes de jauge brute est supérieur à 40 disposent d'une puissance de sortie à quai suffisante pour satisfaire au moins 90 % de cette demande;

   (c) les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T dont le nombre annuel moyen d'escales effectuées au cours des trois dernières années par des navires à passagers autres que des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse de plus de 5 000 tonnes de jauge brute est supérieur à 25 disposent d'une puissance de sortie à quai suffisante pour satisfaire au moins 90 % de cette demande.

2. Lors de la détermination du nombre d'escales, il n'est pas tenu compte des escales suivantes:

   (a) les escales à quai de moins de deux heures, calculées sur la base des heures de départ et d'arrivée surveillées conformément à l'article 14 de la proposition de règlement COM(2021) 562;

(b) les escales effectuées par des navires utilisant des technologies à émissions nulles, telles qu'énumérées à l'annexe III de la proposition de règlement COM(2021) 562;

(c) les escales non programmées pour des raisons de sécurité ou de sauvetage de vies humaines en mer.

3. Lorsque les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T sont situés sur une île qui n'est pas directement raccordée au réseau électrique, le paragraphe 1 ne s'applique pas tant qu'un tel raccordement n'a pas été achevé ou qu'il n'existe pas suffisamment de capacité produite localement à partir de sources d'énergie propres.

Article 10

Objectifs pour l'alimentation électrique à quai dans les ports de navigation intérieure

Les États membres veillent à ce que:

(a) au moins une installation fournissant une alimentation électrique à quai aux bateaux de navigation intérieure soit déployée dans tous les ports de navigation intérieure du réseau central du RTE-T au plus tard le 1er janvier 2025;

(b) au moins une installation fournissant une alimentation électrique à quai aux bateaux de navigation intérieure soit déployée dans tous les ports de navigation intérieure du réseau global du RTE-T au plus tard le 1er janvier 2030.

Article 11

Objectifs pour l'approvisionnement en GNL dans les ports maritimes

1. Les États membres veillent à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL soient mis en place dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T visés au paragraphe 2 pour permettre la circulation des navires de mer sur l'ensemble du réseau central du RTE-T au plus tard le 1er janvier 2025. Les États membres coopèrent avec les États membres voisins lorsque cela est nécessaire pour assurer une couverture adéquate du réseau central du RTE-T.

2. Les États membres désignent dans leurs cadres d'action nationaux les ports maritimes du réseau central du RTE-T qui devront donner accès aux points de ravitaillement en GNL visés au paragraphe 1, en tenant compte également des évolutions et besoins réels du marché.

Article 12

Objectifs pour la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement

1. Les États membres veillent à ce que les entités gestionnaires d'aéroports de tous les aéroports du réseau central et du réseau global du RTE-T assurent la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement:

(a) au plus tard le 1er janvier 2025, à toutes les portes d'embarquement utilisées pour les opérations de transport aérien commercial;

(b) au plus tard le 1er janvier 2030, à tous les postes de stationnement éloignés utilisés pour les opérations de transport aérien commercial.

2. À partir du 1er janvier 2030 au plus tard, les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que l'électricité fournie en vertu du paragraphe 1 provienne du réseau électrique ou soit produite sur place en tant qu'énergie renouvelable.

Article 13

Cadres d'action nationaux

1. Au plus tard le 1er janvier 2024, chaque État membre élabore et transmet à la Commission un projet de cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes.

Ce cadre d'action national comporte au moins les éléments suivants:

(a) une évaluation de la situation actuelle et des perspectives de développement du marché en ce qui concerne les carburants alternatifs dans le secteur des transports, ainsi que du développement des infrastructures pour carburants alternatifs, compte tenu de l'accès intermodal aux infrastructures pour carburants alternatifs et, le cas échéant, de la continuité transfrontalière;

(b) les objectifs chiffrés et les objectifs nationaux en vertu des articles 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 et 12 pour lesquels des objectifs nationaux contraignants sont fixés dans le présent règlement;

(c) les objectifs chiffrés et les objectifs nationaux pour le déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs en ce qui concerne les points l), m), n), o) et p) du présent paragraphe pour lesquels aucun objectif chiffré contraignant n'est fixé dans le présent règlement;

(d) les politiques et mesures nécessaires pour garantir la réalisation des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux visés aux points b) et c) du présent paragraphe;

(e) les mesures visant à promouvoir le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs pour les flottes captives, en particulier pour les stations de recharge électrique et de ravitaillement en hydrogène pour les services de transports publics et les stations de recharge électrique pour le partage de voitures;

(f) les mesures visant à encourager et à faciliter le déploiement, dans des lieux privés, de stations de recharge pour véhicules utilitaires légers et véhicules utilitaires lourds qui ne sont pas ouvertes au public;

(g) les mesures visant à promouvoir les infrastructures pour carburants alternatifs dans les nœuds urbains, en particulier en ce qui concerne les points de recharge ouverts au public;

(h) les mesures visant à promouvoir un nombre suffisant de points de recharge électrique à haute puissance ouverts au public;

(i) les mesures nécessaires pour garantir que le déploiement et l'exploitation de points de recharge, y compris la répartition géographique des points de recharge bidirectionnelle, contribuent à la flexibilité du système énergétique et à la pénétration de l'électricité renouvelable dans le réseau électrique;

(j) les mesures visant à garantir que les points de recharge et de ravitaillement ouverts au public sont accessibles aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées, et à garantir leur conformité aux exigences en matière d'accessibilité énoncées à l'annexe I et à l'annexe III de la directive (UE) 2019/882;

(k) les mesures visant à lever les éventuels obstacles en ce qui concerne la planification, l'octroi d'autorisations et l'acquisition d'infrastructures pour carburants alternatifs;

(l) un plan de déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans les aéroports à d'autres fins que la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement, en particulier pour la recharge électrique et le ravitaillement en hydrogène des aéronefs;

(m) un plan de déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports maritimes, en particulier pour l'électricité et l'hydrogène, pour les services portuaires tels que définis dans le règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil[26];

(n) un plan de déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports maritimes à d'autres fins que le ravitaillement en GNL et l'alimentation électrique à quai des navires de mer, en particulier pour l'hydrogène, l'ammoniac et l'électricité;

(o) un plan de déploiement des carburants alternatifs dans le domaine de la navigation intérieure, en particulier pour l'hydrogène et l'électricité;

(p) un plan de déploiement comprenant les objectifs chiffrés, les étapes clés et les besoins en financement, pour les trains électriques à batterie ou propulsés à l'hydrogène sur des sections du réseau qui ne seront pas électrifiées.

2. Les États membres veillent à ce que les cadres d'action nationaux prennent en compte les besoins des différents modes de transport existant sur leur territoire, y compris ceux pour lesquels il existe peu d'alternatives aux carburants fossiles.

3. Les États membres veillent à ce que les cadres d'action nationaux prennent en compte, le cas échéant, les intérêts des autorités régionales et locales, notamment lorsqu'il s'agit des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les services de transports publics, ainsi que ceux des parties prenantes concernées.

4. Au besoin, les États membres coopèrent, au moyen de consultations ou de cadres d'action conjoints, pour veiller à la cohérence et à la coordination des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs du présent règlement. En particulier, les États membres coopèrent à l'élaboration de stratégies pour l'utilisation de carburants

[26] Règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports (JO L 57 du 3.3.2017, p. 1).

alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes dans le transport par voie d'eau. La Commission assiste les États membres dans le processus de coopération.

5. Les mesures d'appui aux infrastructures pour carburants alternatifs sont conformes aux dispositions du TFUE régissant les aides d'État.

6. Chaque État membre met à la disposition du public son projet de cadre d'action national et veille à ce que le public bénéficie, en temps voulu, de possibilités effectives de participer à la préparation du projet de cadre d'action national.

7. La Commission évalue les projets de cadres d'action nationaux et peut adresser des recommandations à un État membre au plus tard six mois après la présentation des projets de cadres d'action nationaux tels que visés au paragraphe 1. Lesdites recommandations peuvent, notamment, porter sur:

   (a) le niveau d'ambition des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux en vue de satisfaire aux obligations énoncées aux articles 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 et 12;

   (b) les politiques et les mesures relatives aux objectifs chiffrés et aux objectifs nationaux des États membres.

8. Chaque État membre tient dûment compte, dans son cadre d'action national, de toute recommandation formulée par la Commission. Si l'État membre concerné ne donne pas suite à une recommandation ou à une partie substantielle de celle-ci, il fournit une explication écrite à la Commission.

9. Au plus tard le 1er janvier 2025, chaque État membre notifie à la Commission son cadre d'action national définitif.

Article 14

Établissement de rapports

1. Chaque État membre soumet à la Commission un rapport indépendant d'avancement sur la mise en œuvre de son cadre d'action national pour la première fois au plus tard le 1er janvier 2027, puis tous les deux ans.

2. Les rapports d'avancement comportent les informations énumérées à l'annexe I et, le cas échéant, une justification appropriée concernant le degré de réalisation des objectifs chiffrés et objectifs nationaux visés à l'article 13.

3. L'autorité de régulation d'un État membre évalue, au plus tard le 30 juin 2024, puis périodiquement tous les trois ans, la façon dont le déploiement et l'exploitation de points de recharge pourraient permettre aux véhicules électriques de contribuer davantage à la flexibilité du système énergétique, y compris leur participation au marché de l'équilibrage, et à une meilleure absorption de l'électricité renouvelable. Cette évaluation tient compte de tous les types de points de recharge, qu'ils soient ouverts au public ou privés, et formule des recommandations en matière de type, de technologies connexes et de répartition géographique afin de faciliter la capacité des utilisateurs à intégrer leurs véhicules électriques dans le système. Cette évaluation est rendue publique. Sur la base des résultats de l'évaluation, les États membres prennent, si nécessaire, les mesures appropriées pour déployer des points de recharge supplémentaires et les incluent dans leur rapport d'avancement visé au paragraphe 1. L'évaluation et les mesures sont prises en compte par les gestionnaires de réseau

dans les plans de développement du réseau visés à l'article 32, paragraphe 3, et à l'article 51 de la directive (UE) 2019/944.

4. Sur la base des données fournies par les gestionnaires de réseau de transport et les gestionnaires de réseau de distribution, l'autorité de régulation d'un État membre évalue, au plus tard le 1er 30 juin 2024, puis périodiquement tous les trois ans, la contribution potentielle de la recharge bidirectionnelle à la pénétration de l'électricité renouvelable dans le système électrique. Cette évaluation est rendue publique. Sur la base des résultats de l'évaluation, les États membres prennent, si nécessaire, les mesures appropriées pour adapter la disponibilité et la répartition géographique des points de recharge bidirectionnelle, tant dans les espaces publics que les espaces privés, et les incluent dans leur rapport d'avancement visé au paragraphe 1.

5. Six mois après la date visée à l'article 24, la Commission adopte des orientations et des modèles pour le contenu, la structure et le format des cadres d'action nationaux et le contenu des rapports d'avancement nationaux que les États membres doivent présenter conformément à l'article 13, paragraphe 1. La Commission peut adopter des orientations et des modèles pour faciliter l'application effective, dans toute l'Union, de toute autre disposition du présent règlement.

Article 15

Évaluation des cadres d'action nationaux et des rapports d'avancement

1. Au plus tard le 1er janvier 2026, la Commission évalue les cadres d'action nationaux soumis par les États membres en vertu de l'article 13, paragraphe 9, et présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'évaluation de ces cadres d'action nationaux et leur cohérence au niveau de l'Union, y compris une première évaluation du degré attendu de réalisation des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux visés à l'article 13, paragraphe 1.

2. La Commission évalue les rapports d'avancement présentés par les États membres en vertu de l'article 14, paragraphe 1, et adresse, le cas échéant, des recommandations aux États membres afin de garantir la réalisation des objectifs et obligations énoncés dans le présent règlement. Dans les six mois suivant les recommandations de la Commission, les États membres publient une version actualisée de leur rapport d'avancement.

3. Un an après la soumission des rapports d'avancement nationaux par les États membres, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur son évaluation des rapports d'avancement en vertu de l'article 14, paragraphe 1. Cette évaluation porte sur les éléments suivants:

   (a) les progrès accomplis au niveau des États membres en ce qui concerne la réalisation des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux;

   (b) la cohérence du développement au niveau de l'Union.

4. Sur la base des cadres d'action nationaux et des rapports d'avancement nationaux soumis par les États membres en vertu de l'article 13, paragraphe 1, et de l'article 14, paragraphe 1, la Commission publie et met régulièrement à jour des informations sur les objectifs chiffrés et les objectifs nationaux présentés par chaque État membre en ce qui concerne:

(a) le nombre de points et de stations de recharge ouverts au public, en distinguant les points de recharge réservés aux véhicules utilitaires légers et les points de recharge réservés aux véhicules utilitaires lourds, et conformément à la classification prévue à l'annexe III;

(b) le nombre de points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public;

(c) les infrastructures pour l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes et intérieurs du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;

(d) les infrastructures pour la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement dans les aéroports du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;

(e) le nombre de points de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes et intérieurs du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;

(f) le nombre de points de ravitaillement en GNL pour véhicules à moteur ouverts au public;

(g) le nombre de points de ravitaillement en GNC pour véhicules à moteur ouverts au public;

(h) les points de ravitaillement et de recharge pour d'autres carburants alternatifs dans les ports maritimes et intérieurs du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;

(i) les points de ravitaillement et de recharge pour d'autres carburants alternatifs dans les aéroports du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;

(j) les points de ravitaillement et de recharge pour le transport ferroviaire.

Article 16

Suivi des progrès

1. Au plus tard le 28 février de l'année suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, puis chaque année à la même date, les États membres communiquent à la Commission la puissance de sortie totale cumulée de recharge, le nombre de points de recharge ouverts au public ainsi que le nombre de véhicules hybrides rechargeables et de véhicules électriques à batterie immatriculés et déployés sur leur territoire au 31 décembre de l'année précédente, conformément aux exigences de l'annexe III.

2. Lorsqu'il ressort du rapport visé au paragraphe 1 du présent article ou de toute information dont dispose la Commission qu'un État membre risque de ne pas atteindre ses objectifs nationaux tels que visés à l'article 3, paragraphe 1, la Commission peut émettre un constat à cet effet et demander à l'État membre concerné de prendre des mesures correctives pour atteindre les objectifs nationaux. Dans les trois mois suivant la réception du constat de la Commission, l'État membre concerné notifie à la Commission les mesures correctives qu'il prévoit de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés à l'article 3, paragraphe 1. Les mesures correctives s'accompagnent d'actions supplémentaires que l'État membre met en œuvre pour atteindre les objectifs fixés à l'article 3, paragraphe 1, ainsi qu'un calendrier précis des actions qui permet d'évaluer les progrès annuels accomplis en vue de la réalisation de ces objectifs. Lorsque la Commission constate que les

mesures correctives sont satisfaisantes, l'État membre concerné met à jour son dernier rapport d'avancement tel que visé à l'article 14 pour y inclure ces mesures correctives et le soumet à la Commission.

Article 17

Information des utilisateurs

1. Des informations pertinentes, cohérentes et claires sont mises à disposition en ce qui concerne les véhicules à moteur qui peuvent être ravitaillés régulièrement par les différents carburants mis sur le marché ou être rechargés aux points de recharge. Ces informations sont mises à disposition dans les manuels d'utilisation des véhicules à moteur, aux points de ravitaillement et de recharge, sur les véhicules à moteur et chez les concessionnaires automobiles sur leur territoire. La présente exigence s'applique à tous les véhicules à moteur et leurs manuels d'utilisation, mis sur le marché après le 18 novembre 2016.

2. L'identification de la compatibilité des véhicules et des infrastructures ainsi que l'identification de la compatibilité des carburants et des véhicules visés au paragraphe 1 sont conformes aux spécifications techniques visées aux points 9.1 et 9.2 de l'annexe II. Lorsque ces normes prévoient une expression graphique, y compris un système de code de couleurs, celle-ci est simple et facile à comprendre et elle est apposée d'une manière bien visible:

   (a) sur les pompes correspondantes et leurs pistolets à tous les points de ravitaillement, à partir du moment où les carburants sont mis sur le marché; ou

   (b) sur les bouchons de remplissage ou à proximité immédiate de ceux-ci, pour les véhicules à moteur recommandés pour et compatibles avec le carburant considéré ainsi que dans les manuels d'utilisation des véhicules à moteur, lorsque ces derniers sont mis sur le marché après le 18 novembre 2016.

3. Lorsque les prix du carburant sont affichés dans les stations-service, une comparaison entre les prix unitaires concernés est affichée, le cas échéant, et en particulier pour l'électricité et l'hydrogène, pour information et conformément à la méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs visée au point 9.3 de l'annexe II.

4. Lorsque les normes européennes établissant des spécifications techniques pour un carburant ne comportent pas de dispositions en matière d'étiquetage concernant la conformité aux normes en question, lorsque les dispositions en matière d'étiquetage ne mentionnent pas une expression graphique, notamment des systèmes de code de couleurs, ou lorsque les dispositions en matière d'étiquetage ne sont pas appropriées pour atteindre les objectifs du présent règlement, la Commission peut, afin d'assurer la mise en œuvre uniforme des paragraphes 1 et 2:

   (a) charger les OEN de définir des spécifications d'étiquetage concernant la compatibilité,

   (b) adopter des actes d'exécution déterminant l'expression graphique, y compris un système de code de couleurs, concernant la compatibilité des carburants introduits sur le marché de l'Union qui, selon l'estimation de la Commission, représentent au moins 1 % du volume total des ventes de carburants dans plus d'un État membre.

5. Lorsque les dispositions en matière d'étiquetage des normes européennes respectives sont mises à jour, lorsque des actes d'exécution relatifs à l'étiquetage sont adoptés ou lorsque de nouvelles normes européennes pour les carburants alternatifs sont définies si nécessaire, les exigences correspondantes en matière d'étiquetage s'appliquent à tous les points de ravitaillement et de recharge et à tous les véhicules à moteur immatriculés sur le territoire des États membres 24 mois après leur mise à jour ou adoption respective.

Article 18

Fourniture des données

1. Les États membres désignent une organisation chargée de l'enregistrement de l'identification («IDRO»). L'IDRO délivre et gère des codes d'identification unique («ID») permettant d'identifier au moins les exploitants des points de recharge et les prestataires de services de mobilité, au plus tard un an après la date visée à l'article 24.

2. Les exploitants de points de recharge et de ravitaillement ouverts au public ou, selon les modalités convenues entre eux, les propriétaires de ces points veillent à ce que les données statiques et dynamiques concernant les infrastructures pour carburants alternatifs qu'ils exploitent soient disponibles et à ce que ces données soient accessibles, sans frais, par l'intermédiaire des points d'accès nationaux. Les types de données suivants sont mis à disposition:

   (a) données statiques pour les points de recharge et de ravitaillement ouverts au public qu'ils exploitent:

      i) la localisation géographique du point de recharge ou de ravitaillement,

      ii) le nombre de connecteurs,

      iii) le nombre de places de stationnement réservées aux personnes handicapées,

      iv) les coordonnées du propriétaire et de l'exploitant de la station de recharge et de ravitaillement;

   (b) autres données statiques pour les points de recharge ouverts au public qu'ils exploitent:

      i) les codes d'identification (ID) permettant d'identifier au moins l'exploitant du point de recharge et les prestataires de services de mobilité qui fournissent des services à ce point de recharge, tels que visés au paragraphe 1,

      ii) le type de connecteur,

      iii) le type de courant (CA/CC),

      iv) la puissance de sortie (kW);

   (c) données dynamiques pour tous les points de recharge et de ravitaillement qu'ils exploitent:

      i) le statut opérationnel (opérationnel/hors service),

      ii) la disponibilité (en cours d'utilisation/libre),

iii) le prix ad hoc.

3. Les États membres veillent à ce que les données soient accessibles sur une base ouverte et non discriminatoire à toutes les parties prenantes par l'intermédiaire de leur point d'accès national en application de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil[27].

4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 17 pour:

(a) ajouter des types de données supplémentaires à ceux spécifiés au paragraphe 2;

(b) donner des précisions quant au format, à la fréquence et à la qualité des données devant être mises à disposition;

(c) établir des procédures détaillées permettant la fourniture et l'échange des données requises en vertu du paragraphe 2.

Article 19

Spécifications techniques communes

1. Les points de recharge électrique normaux pour les véhicules électriques, à l'exclusion des postes sans fil ou à induction, qui seront déployés ou remplacés à partir de la date visée à l'article 24 sont au minimum conformes aux spécifications techniques énoncées au point 1.1 de l'annexe II.

2. Les points de recharge électrique à haute puissance pour les véhicules électriques, à l'exclusion des postes sans fil ou à induction, qui seront déployés ou remplacés à partir de la date visée à l'article 24 sont au minimum conformes aux spécifications techniques énoncées au point 1.2 de l'annexe II.

3. Les points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public qui seront déployés ou remplacés à partir de la date visée à l'article 24 sont conformes aux spécifications techniques énoncées aux points 3.1, 3.2, 3.3 et 3.4 de l'annexe II.

4. Les installations d'alimentation électrique à quai pour les transports maritimes qui seront déployées ou remplacées à partir de la date visée à l'article 24 sont conformes aux spécifications techniques énoncées aux points 4.1 et 4.2 de l'annexe II.

5. Les points de ravitaillement en GNC pour véhicules à moteur qui seront déployés ou remplacés à partir de la date visée à l'article 24 sont conformes aux spécifications techniques énoncées au point 8 de l'annexe II.

6. Conformément à l'article 10 du règlement (UE) nº 1025/2012, la Commission peut demander aux organisations européennes de normalisation d'élaborer des normes européennes définissant des spécifications techniques pour les domaines visés à l'annexe II du présent règlement pour lesquels aucune spécification technique commune n'a été adoptée par la Commission.

7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 17 pour:

[27] Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).

(a) compléter le présent article par des spécifications techniques communes, afin de permettre une interopérabilité technique complète des infrastructures de recharge et de ravitaillement en termes de raccordements physiques et d'échanges communicationnels pour les domaines énumérés à l'annexe II;

(b) modifier l'annexe II en actualisant les références aux normes visées dans les spécifications techniques énoncées dans ladite annexe.

Article 20

Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission est soumis aux conditions fixées au présent article.

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles 18 et 19 est conféré à la Commission pour une durée de cinq ans à partir de la date visée à l'article 24. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.

3. La délégation de pouvoir visée aux articles 18 et 19 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

5. Un acte délégué adopté en vertu des articles 18 et 19 n'entre en vigueur que si le Parlement européen ou le Conseil n'a pas exprimé d'objections dans un délai de deux mois à compter de la notification de cet acte au Parlement européen et au Conseil ou si, avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas exprimer d'objections. Ce délai est prolongé de trois mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 21

Procédure de comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) nº 182/2011.

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique. Lorsque le comité n'émet aucun avis, la Commission n'adopte pas le projet d'acte d'exécution, et l'article 5, paragraphe 4, troisième alinéa, du règlement (UE) nº 182/2011 s'applique.

3. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai pour émettre un avis, le président du comité le décide ou la majorité simple des membres du comité le demande.

Article 22

Réexamen

Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition visant à le modifier.

Article 23

1. La directive 2014/94/UE est abrogée à partir de la date visée à l'article 24.
2. Les références faites à la directive 2014/94/UE s'entendent comme faites au présent règlement et se lisent selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe IV.

Article 24

Entrée en vigueur

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*