

I

(Actes législatifs)

DIRECTIVES

DIRECTIVE 2014/94/UE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL**du 22 octobre 2014****sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs****(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 ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) Dans sa communication du 3 mars 2010 intitulée «Europe 2020 — Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive», la Commission vise à renforcer la compétitivité et la sécurité énergétique par une utilisation plus efficace des ressources et de l'énergie.
- (2) Le livre blanc de la Commission du 28 mars 2011 intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports — Vers un système de transport compétitif et économe en ressources» appelle à réduire la dépendance des transports à l'égard du pétrole. Cet objectif doit être atteint à l'aide d'une série d'initiatives, notamment le développement d'une stratégie durable pour les carburants alternatifs ainsi que de l'infrastructure appropriée. Dans son livre blanc, la Commission a par ailleurs proposé une réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports d'ici à 2050, par rapport aux niveaux mesurés en 1990.
- (3) La directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ fixe l'objectif d'une part de marché de 10 % pour les énergies renouvelables dans les transports.
- (4) Sur la base de la consultation des parties prenantes et des experts nationaux, ainsi que de l'expertise acquise reflétée dans la communication de la Commission du 24 janvier 2013 intitulée «Énergie propre et transports: la stratégie européenne en matière de carburants de substitution», l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants, le gaz naturel et le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ont été identifiés comme étant actuellement les principaux carburants de substitution susceptibles de remplacer le pétrole à long terme, leur utilisation simultanée et combinée étant également possible, au moyen par exemple, de systèmes de technologie bicarburant.

⁽¹⁾ JO C 271 du 19.9.2013, p. 111.

⁽²⁾ JO C 280 du 27.9.2013, p. 66.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 15 avril 2014 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 29 septembre 2014.

⁽⁴⁾ Directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE (JO L 140 du 5.6.2009, p. 16).

- (5) On entend par sources d'énergie toutes les sources d'énergie alternatives destinées aux transports, telles que l'électricité et l'hydrogène, qui ne doivent pas être libérées par une réaction d'oxydation avec ou sans combustion.
- (6) Les carburants de synthèse, qui remplacent le diesel, l'essence et le kérosène, peuvent être produits à partir de différentes matières premières, en transformant de la biomasse, du gaz, du charbon ou des déchets de matières plastiques en combustibles liquides, méthane et diméthyléther (DME). Les carburants diesel paraffiniques de synthèse, tels que les huiles végétales hydrotraitées et le diesel Fischer-Tropsch, sont fongibles et peuvent être mélangés à du carburant diesel d'origine fossile dans des proportions très élevées ou peuvent être utilisés à l'état pur dans tous les véhicules diesel actuels ou futurs. Par conséquent, ces carburants peuvent être distribués, entreposés et utilisés dans le cadre de l'infrastructure existante. Les carburants de synthèse remplaçant l'essence, tels que le méthanol et d'autres alcools, peuvent être mélangés à l'essence et peuvent, sur le plan technique, être utilisés dans les technologies de véhicules actuelles moyennant des adaptations mineures. Le méthanol 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.
- (7) Le GPL est un carburant alternatif, dérivé du traitement du gaz naturel et du raffinage du pétrole, qui a une empreinte carbonique inférieure et génère des émissions polluantes considérablement moins élevées que les carburants classiques. Le GPL d'origine biologique obtenu à partir de différentes biomasses devrait devenir une technologie viable à moyen ou long terme. Le GPL peut être utilisé dans les transports routiers (pour les voitures et les poids lourds) pour toutes les distances. Il peut également être utilisé en navigation intérieure et dans les transports maritimes à courte distance. L'infrastructure GPL est relativement bien développée; il existe déjà dans l'Union un nombre significatif de stations-service distribuant du GPL (environ 29 000). Cependant, ces stations-service sont inégalement réparties, avec un faible taux de pénétration dans un certain nombre de pays.
- (8) Sans préjudice de la définition donnée aux termes «carburants alternatifs» dans la présente directive, il convient de noter qu'il existe d'autres types de carburants propres qui peuvent représenter des solutions alternatives potentielles aux carburants fossiles. Le choix de nouveaux types de carburants devrait tenir compte des résultats prometteurs des travaux de recherche et de développement. Les normes et la législation devraient être établies, sans privilégier aucune technologie particulière, afin de ne pas entraver la poursuite du développement des carburants et des vecteurs d'énergie alternatifs.
- (9) Dans son rapport présenté le 6 juin 2012, le groupe de haut niveau CARS 21 a constaté que l'absence d'une infrastructure harmonisée au niveau de l'Union pour les carburants alternatifs entrave la commercialisation de véhicules utilisant des carburants alternatifs et retarde leurs bénéfices environnementaux. Dans sa communication du 8 novembre 2012 intitulée «CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe», la Commission a repris les principales recommandations du rapport du groupe de haut niveau CARS 21 et a proposé un plan d'action basé sur celles-ci. La présente directive est l'une des actions clés relative à une infrastructure pour les carburants alternatifs annoncées par la Commission.
- (10) Il convient d'éviter que le marché intérieur soit fragmenté par l'introduction non coordonnée de carburants alternatifs. Des cadres d'action coordonnés, dans tous les États membres, devraient donc apporter la sécurité à long terme nécessaire aux investissements publics et privés dans les technologies de véhicules et de carburant ainsi qu'à la mise en place des infrastructures, dans le double objectif de limiter autant que possible la dépendance des transports à l'égard du pétrole et d'atténuer leur impact environnemental. Par conséquent, les États membres devraient établir des cadres d'action nationaux définissant leurs objectifs chiffrés et leurs objectifs nationaux et 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, ainsi qu'en tenant compte des besoins des petites et moyennes entreprises. Si nécessaire, les États membres devraient coopérer avec d'autres États membres voisins à un niveau régional ou macrorégional, en se concertant ou en établissant des cadres d'action conjoints, en particulier lorsqu'il est nécessaire d'assurer la continuité transfrontalière de la couverture du territoire par des infrastructures pour les carburants alternatifs ou de construire de nouvelles infrastructures à proximité des frontières nationales, y compris les différentes solutions permettant de garantir un accès non discriminatoire aux points de recharge et de ravitaillement. La coopération entre les États membres et les évaluations et les rapports de la Commission devraient favoriser la coordination de ces cadres d'action nationaux ainsi que leur cohérence à l'échelon de l'Union. Afin de faciliter la notification par les États membres des informations visées à l'annexe I, il convient que des lignes directrices non contraignantes soient adoptées par la Commission.
- (11) Il est nécessaire d'adopter une approche coordonnée pour satisfaire les besoins énergétiques à long terme de tous les modes de transport. En particulier, les politiques devraient s'appuyer sur l'utilisation des carburants alternatifs, en mettant l'accent sur les besoins spécifiques de chaque mode de transport. Lors de l'élaboration des cadres d'action nationaux, il faudrait tenir compte des besoins des différents modes de transport qui existent sur le territoire de l'État membre concerné, y compris ceux pour lesquels il existe peu d'alternatives aux carburants fossiles.
- (12) La Commission devrait faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des cadres d'action nationaux des États membres en assurant des échanges d'informations et de bonnes pratiques entre États membres.

- (13) Afin de promouvoir les carburants alternatifs et développer les infrastructures correspondantes, les cadres d'action nationaux peuvent consister en plusieurs plans, stratégies ou autres documents de planification mis au point séparément ou de manière coordonnée, ou sous une autre forme et à un niveau administratif déterminé par les États membres.
- (14) Les carburants faisant partie des cadres d'action nationaux devraient pouvoir bénéficier des mesures de soutien de l'Union ou nationales en faveur des infrastructures pour les carburants alternatifs afin que l'action publique favorise un développement coordonné du marché intérieur permettant à terme de se déplacer dans l'ensemble de l'Union en utilisant des véhicules et des bateaux fonctionnant avec des carburants alternatifs.
- (15) La présente directive ne vise pas à faire peser une charge financière supplémentaire sur les États membres, pas plus que sur les autorités régionales ou locales. Les États membres devraient pouvoir mettre en œuvre la présente directive en ayant recours à un vaste éventail d'incitations et de mesures réglementaires et non réglementaires, en étroite coopération avec les acteurs du secteur privé, qui devraient jouer un rôle clé dans le soutien au développement d'infrastructures liées aux carburants alternatifs.
- (16) En vertu du règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾, le développement des nouvelles technologies et de l'innovation, notamment en faveur de la décarbonisation des transports, peut bénéficier d'un financement de l'Union. Ce règlement permet en outre l'octroi d'un financement additionnel pour les actions exploitant les synergies entre au moins deux des secteurs qu'il couvre (à savoir, transports, énergie et télécommunications). Enfin, la Commission est assistée par le comité de coordination du mécanisme pour l'interconnexion en Europe (MIE) pour coordonner les programmes de travail en vue de permettre l'organisation d'appels à propositions multisectoriels dans le but d'exploiter au maximum les synergies possibles entre ces secteurs. Le MIE contribuerait donc au déploiement de l'infrastructure pour les carburants alternatifs.
- (17) Le programme-cadre Horizon 2020, établi par le règlement (UE) n° 1291/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, apportera également un soutien à la recherche et à l'innovation en ce qui concerne les véhicules utilisant des carburants alternatifs et les infrastructures correspondantes, en particulier dans le cadre du défi de société «Transports intelligents, verts et intégrés». Cette source de financement spécifique devrait aussi contribuer au développement des infrastructures liées aux carburants alternatifs et devrait être pleinement considérée comme une possibilité supplémentaire de garantir un marché durable de la mobilité dans toute l'Union.
- (18) Afin d'encourager les investissements en matière de transports durables et de soutenir le déploiement d'un réseau continu d'infrastructures pour les carburants alternatifs dans l'Union, la Commission et les États membres devraient apporter leur soutien à des mesures de développement national et régional dans ce domaine. Ils devraient encourager les échanges de bonnes pratiques en matière de déploiement et de gestion des infrastructures pour les carburants alternatifs entre les initiatives menées à cet égard aux niveaux local et régional et, à cette fin, ils devraient promouvoir l'utilisation des Fonds structurels et d'investissement européens, en particulier le Fonds européen de développement régional et le Fonds de cohésion.
- (19) Les mesures d'appui aux infrastructures pour les carburants alternatifs devraient être mises en œuvre conformément aux dispositions du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne régissant les aides d'État. Les États membres peuvent juger nécessaire d'apporter un soutien aux opérateurs touchés par la présente directive conformément aux règles applicables en matière d'aides d'État. Il convient que toute mesure nationale d'appui aux infrastructures pour les carburants alternatifs notifiée à la Commission soit évaluée sans tarder.
- (20) Les orientations pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T) reconnaissent que les carburants alternatifs servent, du moins partiellement, de substitut aux carburants fossiles dans l'approvisionnement en énergie des transports, contribuent à la décarbonisation de ces derniers et améliorent la performance environnementale du secteur des transports. Les orientations révisées pour le RTE-T exigent, en ce qui concerne les nouvelles technologies et l'innovation, que le RTE-T permette la décarbonisation de tous les modes de transport en encourageant l'efficacité énergétique ainsi que l'adoption de systèmes de propulsion de substitution et la fourniture des infrastructures correspondantes. Les orientations pour le RTE-T exigent également que des carburants alternatifs soient disponibles dans les ports intérieurs et les ports maritimes, les aéroports et sur les routes du réseau central établi conformément au règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾ (ci-après dénommé «réseau central RTE-T»). Dans le cadre du MIE, l'instrument de financement du RTE-T prévoit que peut bénéficier

(1) Règlement (UE) n° 1316/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe, modifiant le règlement (UE) n° 913/2010 et abrogeant les règlements (CE) n° 680/2007 et (CE) n° 67/2010 (JO L 348 du 20.12.2013, p. 129).

(2) Règlement (UE) n° 1291/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 portant établissement du programme-cadre pour la recherche et l'innovation «Horizon 2020» (2014-2020) et abrogeant la décision n° 1982/2006/CE (JO L 347 du 20.12.2013, p. 104).

(3) Règlement (UE) n° 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 n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

de subventions le déploiement sur le réseau central RTE-T de ces nouvelles technologies et de l'innovation, y compris les infrastructures pour les carburants propres alternatifs. En outre, le déploiement d'infrastructures pour les carburants propres alternatifs sur le réseau global plus vaste pourra donner lieu à un soutien financier au titre du MIE sous la forme de marchés publics et d'instruments financiers tels que les obligations de projets.

- (21) Les biocarburants, au sens de la directive 2009/28/CE, sont actuellement le principal type de carburant alternatif, représentant 4,7 % de la consommation totale de carburants dans les transports de l'Union en 2011. Ils peuvent également contribuer à réduire de manière significative les émissions globales de CO₂ s'ils sont produits selon des procédés durables. Ils pourraient fournir une énergie propre à tous les modes de transport.
- (22) L'absence de développement harmonisé d'infrastructures pour les carburants alternatifs dans l'ensemble de l'Union empêche la réalisation des économies d'échelle sur le plan de l'offre et les utilisateurs d'être mobiles à l'échelle de l'Union. De nouveaux réseaux d'infrastructures doivent être mis en place, notamment pour l'électricité, le gaz naturel (le gaz naturel liquéfié (GNL) et le gaz naturel comprimé (GNC)), ainsi que, le cas échéant, l'hydrogène. Il est important de tenir compte des différents stades de développement de chaque technologie de carburant et des infrastructures correspondantes, y compris la maturité des modèles économiques pour les investisseurs privés, ainsi que la disponibilité des carburants alternatifs et leur acceptation par les utilisateurs. La neutralité technologique devrait être garantie et les cadres d'action nationaux devraient tenir dûment compte de l'exigence de soutenir le développement commercial de carburants alternatifs. En outre, la densité de population et les caractéristiques géographiques devraient être prises en considération lors de l'élaboration des cadres d'action nationaux.
- (23) L'électricité peut potentiellement améliorer l'efficacité énergétique des véhicules routiers et contribuer à réduire les émissions de CO₂ dans les transports. Il s'agit d'une source d'énergie qui est indispensable au déploiement de véhicules électriques, y compris des véhicules de catégorie L tels que visés dans la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ et le règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾, qui peuvent contribuer à améliorer la qualité de l'air et à réduire le bruit dans les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées. Les États membres devraient veiller à ce que des points de recharge ouverts au public soient mis en place pour assurer une couverture adéquate, afin que les véhicules électriques puissent circuler au moins dans les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées et, le cas échéant, au sein de réseaux déterminés par les États membres. Le nombre de ces points de recharge devrait être fixé en tenant compte du nombre estimé de véhicules électriques qui seront immatriculés avant la fin 2020 dans chaque État membre. À titre indicatif, le nombre moyen approprié de points de recharge devrait correspondre à au moins un point de recharge pour dix voitures, en prenant également en considération le type de voitures, les technologies de recharge et les points de recharge privés disponibles. Un nombre approprié de points de recharge ouverts au public devrait être installé, en particulier dans des stations de transport public, telles que des terminaux portuaires de passagers, des aéroports ou des gares ferroviaires. Les propriétaires privés de véhicules électriques sont largement tributaires de la présence de points de recharge dans les parkings collectifs, notamment dans les immeubles à appartements, les immeubles de bureaux et les entreprises. Les pouvoirs publics devraient prendre des mesures visant à aider les utilisateurs de ces véhicules en veillant à ce que les promoteurs de sites et leurs gestionnaires fournissent les infrastructures appropriées équipées d'un nombre suffisant de points de recharge pour les véhicules électriques.
- (24) Les États membres devraient veiller à ce que les infrastructures ouvertes au public pour l'approvisionnement en électricité des véhicules soient renforcées. Afin de déterminer le nombre approprié de points de recharge ouverts au public dans leurs cadres d'action nationaux, les États membres devraient pouvoir prendre en compte les points de recharge ouverts au public existant sur leur territoire ainsi que les caractéristiques de ces points de recharge et décider de concentrer leurs efforts en matière de déploiement sur les points de recharge normaux ou à haute puissance.
- (25) L'électromobilité est un domaine qui connaît une croissance rapide. Les technologies actuelles en matière d'interfaces de recharge font notamment appel à des câbles de connexions, mais des technologies d'interface plus futuristes telles que la recharge sans fil et l'échange de batteries doivent également être prises en considération. La législation doit veiller à faciliter l'innovation technologique. La présente directive devrait donc pouvoir être actualisée afin de tenir compte des normes à venir concernant des technologies telles que la recharge sans fil et l'échange de batteries.
- (26) Un point de recharge ou de ravitaillement ouvert au public peut être, par exemple, un point ou un dispositif de recharge ou de ravitaillement privé accessible au public sur présentation d'une carte d'enregistrement ou moyennant le paiement d'une redevance, un point de recharge ou de ravitaillement rattaché à un système de voitures partagées et accessible à des tiers moyennant le paiement d'une redevance, ou encore un point de recharge ou de ravitaillement dans un parking public. Un point de recharge ou de ravitaillement auquel des utilisateurs privés ont accès physiquement moyennant une autorisation ou une redevance devrait être considéré comme un point de recharge ou de ravitaillement ouvert au public.

⁽¹⁾ 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).

⁽²⁾ Règlement (UE) n° 168/2013 du Parlement européen et du Conseil du 15 janvier 2013 relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à deux ou trois roues et des quadricycles (JO L 60 du 2.3.2013, p. 52).

- (27) L'électricité et l'hydrogène sont des sources d'énergie particulièrement intéressantes pour les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées, où l'utilisation de véhicules électriques/à piles à combustible, y compris de catégorie L, peut contribuer à améliorer la qualité de l'air et à réduire le bruit. L'électromobilité constitue un moyen important d'atteindre les objectifs chiffrés ambitieux que l'Union s'est donnés en matière de climat et d'énergie à l'horizon 2020. De fait, la directive 2009/28/CE, transposée par les États membres pour le 5 décembre 2010, fixe des objectifs chiffrés contraignants à réaliser par tous les États membres quant à la part de l'énergie produite à partir de sources renouvelables, le but pour l'Union étant de parvenir d'ici 2020 à ce qu'une part minimale de 20 % de l'énergie soit produite à partir de sources renouvelables et, en particulier, à ce qu'une part minimale de 10 % de l'énergie renouvelable soit spécifiquement utilisée dans le secteur des transports.
- (28) Dans la mesure où cela est techniquement possible et financièrement raisonnable, les opérations de recharge des véhicules électriques aux points de recharge devraient faire appel à des systèmes intelligents de mesure afin de contribuer à la stabilité du système électrique en rechargeant les batteries depuis le réseau lorsque la demande générale d'électricité est faible et de permettre un traitement des données sûr et souple. À long terme, cela pourrait également permettre aux véhicules électriques de restituer de l'énergie électrique provenant de leurs batteries vers le réseau lorsque la demande générale d'électricité est élevée. Des systèmes intelligents de mesure tels que définis dans la directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾ permettent de disposer des données en temps réel qui sont nécessaires pour assurer la stabilité du réseau et encourager une utilisation rationnelle des services de recharge. Les systèmes intelligents de mesure fournissent des informations exactes et transparentes sur le coût et la disponibilité des services de recharge, encourageant ainsi la recharge pendant les «heures creuses», c'est-à-dire les périodes de faible demande générale d'électricité et de prix bas de l'énergie. L'utilisation de systèmes intelligents de mesure optimise la recharge, au bénéfice du réseau électrique et des consommateurs.
- (29) En ce qui concerne les points de recharge pour véhicules électriques non ouverts au public, les États membres devraient chercher à examiner la faisabilité technique et financière de synergies avec les plans pour la mise en place de systèmes intelligents de mesure comme l'impose l'annexe I.2 de la directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾. Les gestionnaires de réseau de distribution jouent un rôle important en ce qui concerne les points de recharge. Dans le déploiement de leurs missions, les gestionnaires de réseau de distribution, dont certains peuvent faire partie d'une entreprise verticalement intégrée qui possède ou exploite des points de recharge, devraient coopérer sur une base non discriminatoire avec les autres propriétaires ou exploitants de points de recharge, notamment en leur fournissant les informations requises pour assurer un accès et une utilisation efficaces du réseau.
- (30) Lors du développement de l'infrastructure pour les véhicules électriques, l'interaction de cette infrastructure avec le réseau électrique ainsi qu'avec la politique de l'Union en matière d'électricité devrait être cohérente avec les principes définis au titre de la directive 2009/72/CE. 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.
- (31) L'accès des fournisseurs d'électricité de l'Union aux points de recharge devrait être sans préjudice des dérogations visées à l'article 44 de la directive 2009/72/CE.
- (32) En 2010, la Commission a donné aux organisations européennes de normalisation (OEN) un mandat (M468) les chargeant d'élaborer de nouvelles normes ou de réviser les normes existantes en vue d'assurer l'interopérabilité et la connectivité entre un point d'approvisionnement électrique et un chargeur de véhicules électriques. Le CEN/Cenelec a mis en place un groupe de réflexion qui a publié un rapport en octobre 2011. Ce rapport contient un certain nombre de recommandations mais ne présente pas de consensus pour le choix d'une interface standard unique. Par conséquent, des mesures supplémentaires devront être prises afin de fournir une solution libre de droits assurant l'interopérabilité dans l'ensemble de l'Union.
- (33) Une interface de recharge pour véhicules électriques pourrait comprendre plusieurs socles de prises de courant ou connecteurs pour véhicules, dès lors que l'un d'eux satisfait aux spécifications techniques énoncées dans la présente directive, afin de pouvoir accueillir des véhicules dont les dispositifs de recharge répondent à différentes normes. Toutefois, le choix, fait dans la présente directive, des connecteurs communs de l'Union pour les véhicules électriques (type 2 ou Combo 2) ne devrait pas porter préjudice aux États membres qui ont déjà investi dans le déploiement d'autres technologies normalisées pour les points de recharge et ne devrait pas affecter les points de recharge mis en place avant l'entrée en vigueur de la présente directive. Les véhicules électriques qui étaient déjà en circulation avant l'entrée en vigueur de la présente directive devraient pouvoir être rechargés même s'ils ont été conçus pour se recharger à des points de recharge qui ne sont pas conformes aux spécifications techniques énoncées dans la présente directive. Le choix des équipements pour les points de recharge électrique normaux et à haute puissance devrait se conformer aux exigences spécifiques de sécurité qui sont en vigueur au niveau national.

⁽¹⁾ Directive 2012/27/UE du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relative à l'efficacité énergétique, modifiant les directives 2009/125/CE et 2010/30/UE et abrogeant les directives 2004/8/CE et 2006/32/CE (JO L 315 du 14.11.2012, p. 1).

⁽²⁾ Directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et abrogeant la directive 2003/54/CE (JO L 211 du 14.8.2009, p. 55).

- (34) Les installations électriques à quai peuvent servir aux transports maritimes et par voies navigables intérieures pour les ravitailler en énergie propre, en particulier dans les ports maritimes et de navigation intérieure où la qualité de l'air est mauvaise ou bien où la pollution sonore est importante. L'alimentation électrique à quai peut contribuer à réduire l'impact environnemental des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure.
- (35) Une normalisation de l'alimentation électrique à quai ne devrait pas empêcher l'utilisation des systèmes qui étaient déjà en place avant l'entrée en vigueur de la présente directive. Plus particulièrement, les États membres devraient permettre l'entretien et la mise à niveau des systèmes existants pour qu'ils puissent être utilisés efficacement tout au long de leur cycle de vie, sans exiger que ces systèmes soient totalement conformes aux spécifications techniques énoncées dans la présente directive.
- (36) L'installation, dans les aéroports, d'une alimentation électrique à destination des avions en stationnement peut réduire la consommation de kérosène et les nuisances sonores, améliorer la qualité de l'air et limiter l'impact sur le changement climatique. Les États membres devraient donc veiller à ce que la nécessité d'installer une alimentation électrique dans les aéroports soit prise en considération dans leurs cadres d'action nationaux.
- (37) Le taux de pénétration des véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène, y compris de catégorie L, est très faible à l'heure actuelle, mais il est essentiel de mettre en place une infrastructure de ravitaillement en hydrogène suffisante pour permettre leur déploiement à plus grande échelle.
- (38) Les États membres qui décident de prévoir des points de ravitaillement en hydrogène dans leurs cadres d'action nationaux devraient veiller à la mise en place d'une infrastructure ouverte au public pour l'approvisionnement en hydrogène des véhicules à moteur, afin d'assurer la circulation de véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène au sein des réseaux déterminés par ces États membres. Si nécessaire, il conviendrait de prendre en compte l'établissement de chaînons transfrontaliers en vue de permettre à ces véhicules de circuler dans toute l'Union.
- (39) En ce qui concerne les véhicules au gaz naturel, environ 3 000 points de ravitaillement sont actuellement exploités dans l'Union. Des points de ravitaillement supplémentaires pourraient être mis en place et être approvisionnés depuis la zone déjà bien développée couverte par les réseaux de distribution du gaz naturel dans l'Union, la qualité du gaz devant toutefois être adéquate pour les véhicules au gaz utilisant des technologies existantes ou avancées. Le réseau actuel de distribution de gaz naturel pourrait être complété par des points de ravitaillement locaux utilisant du biométhane produit localement.
- (40) Des infrastructures communes en matière de gaz naturel supposent des spécifications techniques communes pour le matériel et la qualité du gaz. La qualité du gaz naturel utilisé dans l'Union dépend de son origine, de ses composants, par exemple le biométhane mélangé au gaz naturel, et de la manière dont le gaz est traité tout au long de la chaîne d'approvisionnement. La diversité des caractéristiques techniques pourrait donc empêcher une utilisation optimale des moteurs et réduire leur efficacité énergétique. À cet égard, le comité technique CEN/TC 408 — comité de projet élabore actuellement une série de spécifications qualitatives pour le gaz naturel utilisé dans les transports ainsi que l'injection du biométhane dans le réseau de gaz naturel.
- (41) Les États membres devraient veiller, au moyen de leurs cadres d'action nationaux, à ce qu'un nombre suffisant de points de ravitaillement ouverts au public pour l'approvisionnement en GNC ou en biométhane comprimé des véhicules à moteur soient mis en place, afin que les véhicules à moteur propulsés au GNC puissent circuler dans les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées, ainsi que dans toute l'Union, au moins tout au long du réseau central existant du RTE-T. Dans le cadre du développement de leurs réseaux d'approvisionnement des véhicules à moteur en GNC, les États membres devraient veiller à ce que des points de ravitaillement ouverts au public soient mis en place, en tenant compte de l'autonomie minimale des véhicules à moteur propulsés au GNC. À titre indicatif, la distance moyenne nécessaire entre les points de ravitaillement devrait être d'environ 150 km. Afin d'assurer le bon fonctionnement du marché et l'interopérabilité, tous les points de ravitaillement en GNC pour véhicules à moteur devraient fournir du gaz dont la qualité est celle requise par les technologies actuelles et par les technologies avancées des véhicules propulsés au GNC.
- (42) Le GNL est un carburant alternatif intéressant, susceptible de permettre aux navires de respecter les exigences en matière de limitation du contenu en soufre des combustibles marins dans les zones de contrôle des émissions de SO_x , qui concernent la moitié des navires de transport maritime à courte distance, prévues par la directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil⁽¹⁾. Un réseau central de points de ravitaillement en GNL devrait respectivement avoir été mis en place dans les ports maritimes et intérieurs en 2025 et 2030 au plus tard. Les points de ravitaillement en GNL comprennent notamment des terminaux GNL, des cuves, des réservoirs mobiles, ainsi que des bateaux et des barges de soutage. L'accent initial mis sur le réseau central ne devrait pas

(1) Directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins (JO L 327 du 27.11.2012, p. 1).

exclure la possibilité de mettre également à disposition du GNL, à plus long terme, dans des ports autres que ceux de ce réseau, notamment les ports importants pour les navires autres que de transport. Il convient de décider de la localisation des points de ravitaillement en GNL dans les ports sur la base d'une analyse coûts-avantages, y compris un examen des avantages environnementaux. Les dispositions applicables en matière de sécurité devraient également être prises en compte. Le déploiement des infrastructures destinées au GNL prévues dans la présente directive ne devrait pas faire obstacle au développement d'autres carburants alternatifs efficaces sur le plan énergétique et susceptibles de se développer.

- (43) La Commission et les États membres devraient s'efforcer de modifier l'accord européen relatif au transport international des marchandises dangereuses par voies de navigation intérieures, conclu à Genève le 26 mai 2000, tel que modifié (ADN), pour autoriser le transport de GNL à grande échelle sur les voies de navigation intérieure. Les modifications que cela implique devraient s'appliquer à tous les transports sur le territoire de l'Union en adaptant l'annexe III, section III.1, de la directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾. La directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁾ devrait être modifiée, le cas échéant, pour permettre une utilisation efficace et sûre du GNL pour la propulsion des bateaux de navigation intérieure. Les modifications proposées ne devraient pas entrer en conflit avec les dispositions de l'ADN qui s'appliquent sur le territoire de l'Union en vertu de l'annexe III, section III.1, de la directive 2008/68/CE.
- (44) Les États membres devraient veiller à prévoir un réseau de distribution approprié entre les stations de stockage et les points de ravitaillement en GNL. En ce qui concerne le transport routier, la disponibilité et la localisation géographique des points d'approvisionnement destinés aux véhicules citernes GNL sont des éléments essentiels pour développer une mobilité faisant appel au GNL économiquement durable.
- (45) Le GNL, y compris le biométhane liquéfié, pourrait aussi représenter une technologie efficace économiquement permettant aux véhicules utilitaires lourds de respecter les normes strictes d'émissions Euro VI, telles que visées dans le règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil ⁽³⁾.
- (46) Le réseau central RTE-T devrait servir de point de départ pour le déploiement de l'infrastructure du GNL car il couvre les principaux flux de trafic et permet de bénéficier d'un effet de réseau. Dans le cadre du développement de leurs réseaux d'approvisionnement des véhicules utilitaires lourds roulant en GNL, les États membres devraient veiller à ce que des points de ravitaillement ouverts au public soient mis en place à des distances adéquates, au moins tout au long du réseau central du RTE-T existant, en tenant compte de l'autonomie minimale des véhicules utilitaires lourds roulant au GNL. À titre indicatif, la distance moyenne nécessaire entre les points de ravitaillement devrait être d'environ 400 km.
- (47) Le déploiement de points de ravitaillement concernant à la fois le GNL et le GNC devrait être coordonné de manière adéquate avec la mise en œuvre du réseau central du RTE-T.
- (48) Un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL et GNC ouverts au public devraient être mis en place au plus tard le 31 décembre 2025, au moins tout au long du réseau central du RTE-T existant à cette date, et, après cette date, dans les autres zones couvertes par ce réseau lorsque celles-ci sont accessibles aux véhicules.
- (49) 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, sans préjudice de la directive 2009/30/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾. Les États membres devraient pouvoir décider d'appliquer aussi ces mesures d'information aux véhicules en circulation.
- (50) En l'absence de norme européenne pour un carburant alternatif donné, les États membres devraient être autorisés à utiliser d'autres normes aux fins d'information des utilisateurs et d'étiquetage.

⁽¹⁾ Directive 2008/68/CE du Parlement européen et du Conseil du 24 septembre 2008 relative au transport intérieur des marchandises dangereuses (JO L 260 du 30.9.2008, p. 13).

⁽²⁾ Directive 2006/87/CE du Parlement européen et du Conseil du 12 décembre 2006 établissant les prescriptions techniques des bateaux de la navigation intérieure et abrogeant la directive 82/714/CEE du Conseil (JO L 389 du 30.12.2006, p. 1).

⁽³⁾ Règlement (CE) n° 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement (CE) n° 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE (JO L 188 du 18.7.2009, p. 1).

⁽⁴⁾ Directive 2009/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE (JO L 140 du 5.6.2009, p. 88).

- (51) 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. En conséquence, lorsque les prix du carburant sont affichés dans les stations-service, en particulier pour le gaz naturel et l'hydrogène, il devrait être possible d'afficher pour information le prix unitaire par rapport aux carburants classiques, par exemple sous forme d'«équivalent à un litre d'essence».
- (52) Au vu de la diversité croissante des carburants des véhicules à moteur, il faut fournir aux utilisateurs de véhicules des données relatives à la localisation géographique des points de ravitaillement et de recharge ouverts au public pour les carburants alternatifs régis par la présente directive. Ainsi, lorsque des entreprises ou des sites internet fournissent ces informations, il convient qu'elles soient accessibles à tous les utilisateurs sur une base ouverte et non discriminatoire.
- (53) Pour pouvoir prendre des décisions fondées sur les faits à tous les niveaux, il est particulièrement important de recueillir les meilleures pratiques et de collecter les données de manière coordonnée, par des activités de suivi, telles que le portail véhicules propres ou l'Observatoire européen de l'électromobilité.
- (54) Des informations essentielles sur la disponibilité des points de recharge et de ravitaillement, ainsi que toutes les autres informations nécessaires à une mobilité à l'échelle de l'Union devraient être mises à disposition, s'il y a lieu, par les services d'information routière et de déplacement dans le cadre du système de transport intelligent.
- (55) Afin de faire en sorte que les dispositions de la présente directive soient adaptées aux évolutions du marché et aux progrès techniques, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et de recharge et les normes applicables. Il importe particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et effectue les consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts. Il convient que lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée, au Parlement européen et au Conseil.
- (56) 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 devrait donc veiller à ce que les spécifications techniques adoptées pour le transport maritime en application de la présente directive soient conformes aux règles internationales adoptées par l'OMI.
- (57) Les spécifications techniques d'interopérabilité des points de recharge et de ravitaillement devraient faire l'objet de normes européennes ou internationales. Les OEN devraient adopter des normes européennes conformément à l'article 10 du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾; ces normes devraient être basées sur des normes internationales existantes ou, le cas échéant, sur les travaux de normalisation internationaux en cours. Pour les normes non encore adoptées, les travaux devraient être basés sur les normes en cours d'élaboration: «Lignes directrices pour les systèmes et installations d'approvisionnement en GNL en tant que carburant pour les navires» (ISO/DTS 18683), «Stations-service de gaz naturel — Stations de GNL de ravitaillement des véhicules» (ISO/DIS 16924) et «Stations-service de gaz naturel — Stations de GNC de ravitaillement des véhicules» (ISO/DIS 16923). La Commission devrait être habilitée à mettre à jour, via des actes délégués, les références aux spécifications techniques définies par les normes européennes ou internationales.
- (58) En application de la présente directive, la Commission devrait consulter les groupes d'experts concernés, y compris au moins le groupe d'experts européens sur les carburants du futur pour les transports, qui comprend des experts du secteur professionnel et de la société civile, ainsi que le groupe d'experts conjoint sur les transports et l'environnement, qui regroupe des experts des États membres.
- (59) Un groupe d'experts connu sous le nom de Forum européen du transport maritime durable (ESSF) a été mis en place par la Commission pour l'assister dans la mise en œuvre des activités de l'Union dans le domaine de la durabilité du transport maritime. Un sous-groupe chargé du GNL maritime a été institué sous l'égide de l'ESSF, avec pour mandat de proposer à l'ESSF l'élaboration de normes ou règles concernant l'utilisation de GNL maritime comme carburant et couvrant les aspects techniques, opérationnels, de sûreté, de sécurité, de formation et liés à

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 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 n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 316 du 14.11.2012, p. 12).

l'environnement du soutage de GNL. Un comité européen de création de normes techniques (CESTE) a également été institué pour s'occuper des normes techniques applicables au domaine de la navigation intérieure. Il importe particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, notamment l'ESSF et le CESTE, avant d'adopter des actes délégués relatifs aux exigences en matière de soutage de GNL, y compris les aspects de sûreté qui y sont liés.

- (60) La Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) est une organisation internationale qui traite toutes les questions relatives à la navigation intérieure. La Commission du Danube est une organisation internationale intergouvernementale qui permet et étend la liberté de navigation sur le Danube. Il importe particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, notamment le CCNR et la Commission du Danube, avant d'adopter des actes délégués relatifs à la navigation intérieure.
- (61) Lorsque des questions ayant trait à la présente directive, autres que des questions de mise en œuvre ou d'infractions, sont examinées par des experts, agissant alors en tant que groupes d'experts, le Parlement européen devrait recevoir la totalité des informations et des documents et, le cas échéant, une invitation à assister aux réunions concernées.
- (62) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de la présente directive, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin de lui permettre de définir des procédures et des spécifications communes. Ces compétences devraient être exercées en conformité avec le règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁾.
- (63) Pour veiller à ce que les carburants alternatifs fournis pour les transports soient de la qualité requise pour pouvoir être utilisés dans les moteurs actuels et futurs et qu'ils offrent un niveau élevé de protection de l'environnement en ce qui concerne les émissions de CO₂ et d'autres émissions polluantes, la Commission devrait en suivre l'introduction sur le marché. À cette fin, la Commission devrait, s'il y a lieu, proposer les mesures juridiques nécessaires pour garantir l'harmonisation de la qualité des carburants à un niveau élevé dans l'ensemble de l'Union.
- (64) Afin de parvenir à l'utilisation la plus large possible des carburants alternatifs dans le domaine des transports, tout en garantissant la neutralité technologique, et de promouvoir une mobilité électrique durable dans toute l'Union, la Commission devrait, si elle l'estime opportun, prendre des mesures appropriées, telles que l'adoption d'un plan d'action pour la mise en œuvre de la stratégie énoncée dans la communication intitulée «Énergie propre et transports: la stratégie européenne en matière de carburants de substitution». Dans ce but, la Commission pourrait tenir compte des besoins et des progrès du marché qui sont propres aux différents États membres.
- (65) Étant donné que l'objectif de la présente directive, 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, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier

Objet

La présente directive établit un cadre commun de mesures visant à déployer dans l'Union des infrastructures destinées aux carburants alternatifs afin de réduire au minimum la dépendance des transports à l'égard du pétrole et d'atténuer leur impact environnemental. Elle fixe des exigences minimales pour la mise en place de ces infrastructures, y compris les points de recharge pour les véhicules électriques et les points de ravitaillement en gaz naturel (GNL et GNC) et en hydrogène, qui doivent être mises en œuvre au moyen des cadres d'action nationaux des États membres, ainsi que des spécifications techniques communes pour de tels points de recharge et de ravitaillement, et des exigences concernant l'information des utilisateurs.

⁽¹⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

*Article 2***Définitions**

Aux fins de la présente directive, on entend par:

- 1) «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 décarbonisation de ces derniers et à améliorer la performance environnementale du secteur des transports. Ils comprennent notamment:
 - l'électricité,
 - l'hydrogène,
 - les biocarburants au sens de l'article 2, point i), de la directive 2009/28/CE,
 - les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques,
 - le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé (GNC)) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié (GNL)), et
 - le gaz de pétrole liquéfié (GPL);
- 2) «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;
- 3) «point de recharge», une interface qui permet de recharger un véhicule électrique à la fois ou d'échanger la batterie d'un véhicule électrique à la fois;
- 4) «point de recharge électrique normal», un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance égale ou inférieure à 22 kW, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance inférieure ou égale à 3,7 kW, qui sont installés dans des habitations privées ou dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques, et qui ne sont pas accessibles au public;
- 5) «point de recharge électrique à haute puissance», un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance supérieure à 22 kW;
- 6) «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;
- 7) «point de recharge ou de ravitaillement ouvert au public», un point de recharge ou de ravitaillement distribuant un carburant alternatif auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire dans toute l'Union. L'accès non discriminatoire n'empêche pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement;
- 8) «point de ravitaillement», une installation de ravitaillement permettant l'approvisionnement en tout carburant à l'exception du GNL par l'intermédiaire d'une installation fixe ou mobile;
- 9) «point de ravitaillement en GNL», une installation de ravitaillement permettant l'approvisionnement en GNL, consistant soit en une installation fixe ou mobile, soit en une installation offshore ou en d'autres systèmes.

*Article 3***Cadres d'action nationaux**

1. Chaque État membre adopte un 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 comporte au moins les éléments suivants:
 - 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, y compris au vu de leur possible utilisation simultanée et combinée, ainsi que du développement de l'infrastructure pour les carburants alternatifs, compte tenu, le cas échéant, de la continuité transfrontalière,

- des objectifs chiffrés et objectifs nationaux, conformément à l'article 4, paragraphes 1, 3 et 5, et à l'article 6, paragraphes 1, 2, 3, 4, 6, 7 et 8, ainsi que, le cas échéant, à l'article 5, paragraphe 1, en ce qui concerne le déploiement d'infrastructures pour les carburants alternatifs. Ces objectifs chiffrés et objectifs nationaux sont définis et peuvent être révisés sur la base d'une évaluation de la demande nationale, régionale ou à l'échelle de l'Union, tout en assurant le respect des exigences minimales fixées par la présente directive en ce qui concerne les infrastructures,
- les mesures requises pour faire en sorte que les objectifs chiffrés et les objectifs nationaux prévus dans le cadre d'action national soient atteints,
- les mesures qui peuvent favoriser le déploiement de l'infrastructure pour les carburants alternatifs dans les services de transport public,
- la désignation des agglomérations urbaines/suburbaines, d'autres zones densément peuplées et de réseaux qui, en fonction des besoins du marché, devront être équipés de points de recharge ouverts au public conformément à l'article 4, paragraphe 1,
- la désignation des agglomérations urbaines/suburbaines, d'autres zones densément peuplées et de réseaux qui, en fonction des besoins du marché, devront être équipés de points de ravitaillement en gaz naturel comprimé (GNC) conformément à l'article 6, paragraphe 7,
- une évaluation de l'utilité d'installer des points de ravitaillement en GNL dans les ports en dehors du réseau central du RTE-T,
- une réflexion sur le besoin d'installer, dans les aéroports, une alimentation électrique à destination des avions en stationnement.

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 cadres d'action nationaux prennent en compte, le cas échéant, les intérêts des autorités régionales et locales, 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 de la présente directive.

5. Les mesures d'appui aux infrastructures destinées aux carburants alternatifs sont mises en œuvre conformément aux dispositions du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne régissant les aides d'État.

6. Les cadres d'action nationaux sont conformes à la législation en vigueur de l'Union relative à la protection de l'environnement et du climat.

7. Les États membres notifient leur cadre d'action national à la Commission avant le 18 novembre 2016.

8. Sur la base des cadres d'action nationaux, la Commission publie et met à jour régulièrement les informations relatives aux objectifs chiffrés nationaux et aux objectifs que soumet chaque État membre en ce qui concerne:

- le nombre de points de recharge ouverts au public,
- les points de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes et intérieurs,
- les points de ravitaillement en GNL des véhicules à moteur ouverts au public,
- les points de ravitaillement en GNC des véhicules à moteur ouverts au public.

S'il y a lieu, les informations relatives aux points suivants sont également publiées:

- les points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public,
- l'infrastructure pour l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes et intérieurs,
- l'infrastructure pour l'alimentation électrique destinée aux avions en stationnement.

9. La Commission assiste les États membres lors de l'établissement des rapports sur les cadres d'action nationaux grâce aux lignes directrices visées à l'article 10, paragraphe 4, évalue la cohérence des cadres d'action nationaux au niveau de l'Union et apporte son concours aux États membres dans le cadre du processus de coopération visé au présent article, paragraphe 4.

Article 4

Alimentation électrique pour les transports

1. Les États membres veillent, au moyen de leurs cadres d'action nationaux, à ce qu'un nombre approprié de points de recharge ouverts au public soient mis en place au plus tard le 31 décembre 2020, afin que les véhicules électriques puissent circuler au moins dans les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées et, le cas échéant, au sein de réseaux déterminés par les États membres. Le nombre de ces points de recharge est fixé compte tenu, entre autres, du nombre de véhicules électriques — indiqué dans leurs cadres d'action nationaux — qui, selon les estimations, seront immatriculés avant la fin 2020, ainsi que des meilleures pratiques et des recommandations formulées par la Commission. Les besoins particuliers liés à l'installation des points de recharge ouverts au public dans les stations de transport public sont pris en compte, le cas échéant.

2. La Commission évalue l'application des exigences du paragraphe 1 et, s'il y a lieu, soumet une proposition visant à modifier la présente directive, en tenant compte du développement du marché des véhicules électriques, afin qu'un nombre supplémentaire de points de recharge ouverts au public soient mis en place dans chaque État membre au plus tard le 31 décembre 2025, au moins sur le réseau central du RTE-T, dans les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées.

3. Dans leurs cadres d'action nationaux, les États membres prennent également des mesures qui favorisent et facilitent le déploiement de points de recharge non ouverts au public.

4. Les États membres veillent à ce que les points de recharge électrique normaux pour les véhicules électriques, à l'exclusion des postes sans fil ou à induction, qui seront mis en place ou remplacés à partir du 18 novembre 2017 soient au minimum conformes aux spécifications techniques prévues à l'annexe II, point 1.1, et respectent les exigences spécifiques de sécurité en vigueur au niveau national.

Les États membres veillent à ce que les points de recharge électrique à haute puissance pour les véhicules électriques, à l'exclusion des postes sans fil ou à induction, qui seront mis en place ou remplacés à partir du 18 novembre 2017 soient au minimum conformes aux spécifications techniques énoncées à l'annexe II, point 1.2.

5. Les États membres veillent à ce que la nécessité d'installer dans les ports maritimes et intérieurs une alimentation électrique à quai pour les bateaux de navigation intérieure et les navires de mer fasse l'objet d'une évaluation dans leurs cadres d'action nationaux. Cette alimentation électrique à quai est installée en priorité dans les ports du réseau central du RTE-T, et dans d'autres ports, au plus tard le 31 décembre 2025, à moins qu'il n'y ait pas de demande et que les coûts soient disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement.

6. Les États membres veillent à ce que les installations d'alimentation électrique à quai pour les transports maritimes qui seront mis en place ou remplacés à partir du 18 novembre 2017 respectent les spécifications techniques prévues à l'annexe II, point 1.7.

7. Dans la mesure où cela est techniquement possible et économiquement raisonnable, les opérations de recharge des véhicules électriques aux points de recharge ouverts au public font appel à des systèmes intelligents de mesure tels que définis à l'article 2, point 28), de la directive 2012/27/UE et respectent les exigences prévues à l'article 9, paragraphe 2, de ladite directive.

8. Les États membres veillent à ce que les exploitants de points de recharge ouverts au public puissent acquérir librement de l'électricité auprès de tout fournisseur d'électricité de l'Union, sous réserve de son accord. Les exploitants de points de recharge sont autorisés à fournir aux clients des services de recharge de véhicules électriques sur une base contractuelle, y compris au nom et pour le compte d'autres fournisseurs de services.

9. Tous les points de recharge ouverts au public prévoient, en outre, la possibilité d'une recharge ad hoc pour les utilisateurs de véhicules électriques sans souscription d'un contrat avec le fournisseur d'électricité ou l'exploitant concerné.

10. Les États membres s'assurent que les prix fixés par les exploitants de points de recharge ouverts au public sont raisonnables, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires.

11. Les États membres font en sorte que les gestionnaires de réseau de distribution coopèrent sur une base non discriminatoire avec toute personne qui met en place ou exploite des points de recharge ouverts au public.

12. Les États membres font en sorte que le cadre juridique prévoit la possibilité que l'approvisionnement électrique d'un point de recharge fasse l'objet d'un contrat avec un fournisseur autre que l'entité fournissant de l'électricité à l'habitation ou aux locaux où un point de recharge est situé.

13. Sans préjudice du règlement (UE) n° 1025/2012, l'Union veille à ce que les organisations de normalisation compétentes définissent des normes européennes contenant des spécifications techniques détaillées pour la recharge sans fil et l'échange de batteries pour les véhicules à moteur ainsi que pour les points de recharge pour les véhicules à moteur de catégorie L et les bus électriques.

14. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 pour:

- a) compléter le présent article et les points 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 et 1.8 de l'annexe II, afin d'imposer que les infrastructures qui doivent être déployées ou remplacées soient conformes aux spécifications techniques incluses dans les normes européennes qui doivent être définies conformément au paragraphe 13 du présent article, lorsque les OEN compétentes ont recommandé une seule solution technique avec des spécifications techniques décrites dans une norme européenne correspondante;
- b) mettre à jour les références aux normes visées dans les spécifications techniques énoncées à l'annexe II, point 1, lorsque ces normes sont remplacées par de nouvelles versions adoptées par les organisations de normalisation compétentes.

Il importe tout particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, y compris des experts des États membres, avant d'adopter ces actes délégués.

Ces actes délégués prévoient des périodes transitoires d'une durée d'au moins vingt-quatre mois avant que les spécifications techniques qu'ils contiennent ou leurs modifications deviennent contraignantes pour les infrastructures mises en place ou remplacées.

Article 5

Alimentation en hydrogène pour les transports routiers

1. Les États membres qui décident d'inclure des points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public dans leurs cadres d'action nationaux veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre 2025, ces points soient disponibles en nombre suffisant pour permettre la circulation de véhicules à moteur à hydrogène, y compris des véhicules à piles à combustible, au sein de réseaux déterminés par ces États membres, comportant, le cas échéant, des chaînons transfrontaliers.
2. Les États membres veillent à ce que les points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public qui seront mis en place ou remplacés à partir du 18 novembre 2017 respectent les spécifications techniques prévues à l'annexe II, point 2.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 afin de mettre à jour les références aux normes visées dans les spécifications techniques énoncées à l'annexe II, point 2, lorsque ces normes sont remplacées par de nouvelles versions adoptées par les organisations de normalisation compétentes.

Il importe tout particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, y compris des experts des États membres, avant d'adopter ces actes délégués.

Ces actes délégués prévoient des périodes transitoires d'une durée d'au moins vingt-quatre mois avant que les spécifications techniques qu'ils contiennent ou leurs modifications deviennent contraignantes pour les infrastructures mises en place ou remplacées.

Article 6

Alimentation en gaz naturel pour les transports

1. Les États membres veillent, au moyen de leurs cadres d'action nationaux, à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL soient mis en place dans leurs ports maritimes pour permettre la circulation des bateaux de navigation intérieure ou des navires de mer propulsés au GNL sur l'ensemble du réseau central du RTE-T au plus tard le 31 décembre 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 veillent, au moyen de leurs cadres d'action nationaux, à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL soient mis en place dans leurs ports intérieurs pour permettre la circulation des bateaux de navigation intérieure ou des navires de mer propulsés au GNL sur l'ensemble du réseau central du RTE-T au plus tard le 31 décembre 2030. Les États membres coopèrent avec les États membres voisins lorsque cela est nécessaire pour assurer une couverture adéquate du réseau central du RTE-T.

3. Les États membres désignent dans leurs cadres d'action nationaux les ports maritimes et intérieurs qui devront donner accès aux points de ravitaillement en GNL visés aux paragraphes 1 et 2, en tenant compte également des besoins réels du marché.

4. Les États membres veillent, au moyen de leurs cadres d'action nationaux, à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL ouverts au public soient mis en place au plus tard le 31 décembre 2025, au moins tout au long du réseau central du RTE-T existant, afin que les véhicules utilitaires lourds propulsés au GNL puissent circuler dans toute l'Union, lorsqu'il existe une demande, à moins que les coûts soient disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement.

5. La Commission évalue l'application des exigences du paragraphe 4 et, s'il y a lieu, soumet une proposition visant à modifier la présente directive au plus tard le 31 décembre 2027, en tenant compte du marché des véhicules utilitaires lourds propulsés au GNL, afin qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL ouverts au public soient mis en place dans chaque État membre.

6. Les États membres veillent à ce qu'il y ait sur leur territoire un système de distribution approprié pour l'approvisionnement en GNL, y compris des installations de chargement en GNL des véhicules citernes, afin de fournir les points de ravitaillement visés aux paragraphes 1, 2 et 4. À titre de dérogation, des États membres voisins peuvent, dans le contexte de leurs cadres d'action nationaux, se regrouper aux fins du respect de la présente exigence. Ces accords de regroupement sont mentionnés dans les rapports que les États membres sont tenus de présenter en application de la présente directive.

7. Les États membres veillent, au moyen de leurs cadres d'action nationaux, à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNC ouverts au public soient mis en place au plus tard le 31 décembre 2020, afin que, conformément à l'article 3, paragraphe 1, sixième tiret, les véhicules à moteur propulsés au GNC puissent circuler dans les agglomérations urbaines/suburbaines et d'autres zones densément peuplées et, le cas échéant, au sein de réseaux déterminés par les États membres.

8. Les États membres veillent, au moyen de leurs cadres d'action nationaux, à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNC ouverts au public soient mis en place au plus tard le 31 décembre 2025, au moins tout au long du réseau central du RTE-T existant, afin que les véhicules à moteur propulsés au GNC puissent circuler dans toute l'Union.

9. Les États membres veillent à ce que les points de ravitaillement en GNC pour véhicules à moteur qui sont mis en place ou remplacés à partir du 18 novembre 2017 respectent les spécifications techniques fixées à l'annexe II, point 3.4.

10. Sans préjudice du règlement (UE) n° 1025/2012, l'Union vise à ce que les organisations de normalisation européennes ou internationales compétentes définissent des normes, y compris des spécifications techniques détaillées, pour:

- a) les points de ravitaillement en GNL pour les transports maritimes et la navigation intérieure;
- b) les points de ravitaillement pour les véhicules à moteur propulsés au GNL et au GNC.

11. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 pour:

- a) compléter le présent article et les points 3.1, 3.2 et 3.4 de l'annexe II, afin d'imposer que les infrastructures qui doivent être déployées ou remplacées soient conformes aux spécifications techniques comprises dans les normes qui doivent être définies conformément au paragraphe 10, points a) et b), du présent article, lorsque les OEN compétentes ont recommandé une seule solution technique avec des spécifications techniques décrites dans une norme européenne correspondante, le cas échéant, compatible avec les normes internationales correspondantes;
- b) mettre à jour les références aux normes visées dans les spécifications techniques fixées ou à fixer à l'annexe II, point 3, lorsque ces normes sont remplacées par de nouvelles versions adoptées par les organisations de normalisation européennes ou internationales compétentes.

Il importe tout particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte des experts, y compris des experts des États membres, avant d'adopter ces actes délégués.

Ces actes délégués prévoient des périodes transitoires d'une durée d'au moins vingt-quatre mois avant que les spécifications techniques qu'ils contiennent ou leurs modifications deviennent contraignantes pour les infrastructures mises en place ou remplacées.

12. En l'absence d'une norme, contenant des spécifications techniques détaillées pour les points de ravitaillement en GNL pour les transports maritimes et la navigation intérieure, visée au paragraphe 10, point a), et en particulier en l'absence des spécifications liées au soutage du GNL, la Commission, compte tenu des travaux en cours à l'OMI, à la CCNR, à la Commission du Danube et dans d'autres enceintes internationales compétentes, est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 8 en vue d'établir:

- les exigences concernant les interfaces de transfert de soutes pour le GNL dans le cadre des transports maritimes et de la navigation intérieure,
- les exigences liées aux aspects de sécurité de la procédure de stockage et de soutage à quai du GNL pour les transports maritimes et la navigation intérieure.

Il importe tout particulièrement que la Commission procède comme elle le fait habituellement et consulte les groupes d'experts compétents dans le domaine des transports maritimes et de la navigation intérieure, y compris des experts des autorités maritimes ou fluviales nationales, avant d'adopter ces actes délégués.

Article 7

Information des utilisateurs

1. Sans préjudice de la directive 2009/30/CE, les États membres s'assurent que des informations pertinentes, cohérentes et claires sont disponibles 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. La fourniture des informations visées au paragraphe 1 est fondée sur les dispositions en matière d'étiquetage concernant le respect par les carburants des normes des OEN établissant les spécifications techniques des carburants. 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;
- b) sur les bouchons de remplissage ou à proximité immédiate de ceux-ci, pour les véhicules à moteur recommandés 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. Le cas échéant, et en particulier pour le gaz naturel et l'hydrogène, lorsque les prix du carburant sont affichés dans les stations-service, une comparaison entre les prix unitaires concernés est affichée pour information. L'affichage de cette information ne doit pas induire le consommateur en erreur ou jeter la confusion dans son esprit.

Afin de sensibiliser davantage les consommateurs et d'assurer une transparence des prix des carburants d'une manière qui soit cohérente à travers l'Union, la Commission est habilitée à adopter, par voie d'actes d'exécution, une méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs.

4. Lorsque les normes des OEN établissant des spécifications techniques pour un carburant ne comportent pas de dispositions en matière d'étiquetage concernant la conformité aux normes en question, si les dispositions en matière d'étiquetage ne mentionnent pas une expression graphique, notamment des systèmes de code de couleurs, ou si les dispositions en matière d'étiquetage ne sont pas appropriées pour atteindre les objectifs de la présente directive, la Commission peut, afin d'assurer la mise en œuvre uniforme des paragraphes 1 et 2, charger les OEN de définir des spécifications d'étiquetage concernant la compatibilité pour les 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, ou adopter des actes d'exécution déterminant l'expression graphique, y compris un système de code de couleurs, concernant la compatibilité de ces carburants.

5. Si les dispositions en matière d'étiquetage des normes respectives des OEN sont mises à jour, si des actes d'exécution relatifs à l'étiquetage sont adoptés ou si de nouvelles normes des OEN 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 tous les véhicules à moteur immatriculés sur le territoire des États membres vingt-quatre mois après leur mise à jour ou adoption respective.

6. Les actes d'exécution visés au présent article sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 9, paragraphe 2.

7. Les États membres veillent à ce que, lorsqu'elles existent, les données indiquant la localisation géographique des points de recharge et de ravitaillement ouverts au public pour les carburants alternatifs visés par la présente directive soient accessibles sur une base ouverte et non discriminatoire à tous les utilisateurs. Lorsqu'elles existent, les données relatives aux points de recharge peuvent comprendre des informations sur leur accessibilité en temps réel ainsi que des informations historiques et en temps réel en matière de recharge.

Article 8

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 4, 5, et 6 est conféré à la Commission pour une période de cinq ans à compter du 17 novembre 2014. 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 4, 5 et 6 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 4, 5 et 6 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 9

Comité

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est un comité au sens du règlement (UE) n° 182/2011.
2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 5 du règlement (UE) n° 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) n° 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 10

Rapports et réexamen

1. Chaque État membre soumet à la Commission un rapport relatif à la mise en œuvre de son cadre d'action national au plus tard le 18 novembre 2019, puis tous les trois ans. Ces rapports 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 3, paragraphe 1.

2. Au plus tard le 18 novembre 2017, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'évaluation des cadres d'action nationaux et leur cohérence au niveau de l'Union, y compris une évaluation du degré de réalisation des objectifs chiffrés et objectifs nationaux visés à l'article 3, paragraphe 1.

3. Tous les trois ans avec effet à compter du 18 novembre 2020, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport relatif à l'application de la présente directive.

Le rapport de la Commission comporte les éléments suivants:

- une évaluation des mesures prises par les États membres,
- une évaluation des effets de la présente directive sur le développement du marché relatif à l'infrastructure pour les carburants alternatifs et sa contribution au marché des carburants alternatifs dans le domaine des transports ainsi que son incidence sur l'économie et l'environnement,
- des informations concernant les progrès techniques et le développement du marché relatif aux carburants alternatifs dans le secteur des transports et de l'infrastructure correspondante relevant de la présente directive, et de tout autre carburant alternatif.

La Commission peut présenter dans les grandes lignes des exemples de bonnes pratiques et faire des recommandations appropriées.

Le rapport de la Commission comprend également une évaluation des exigences et des dates fixées dans la présente directive eu égard à la mise en place des infrastructures et à la mise en œuvre des spécifications, en prenant en compte les évolutions techniques, économiques et commerciales des différents carburants alternatifs. Il est assorti, s'il y a lieu, d'une proposition législative.

4. La Commission adopte des lignes directrices relatives à la notification par les États membres des éléments énumérés à l'annexe I.

5. Au plus tard le 31 décembre 2020, la Commission fait le bilan de la mise en œuvre de la présente directive et, le cas échéant, soumet une proposition visant à la modifier au moyen de nouvelles spécifications techniques communes applicables à l'infrastructure pour les carburants alternatifs relevant du champ d'application de la présente directive.

6. Au plus tard le 31 décembre 2018, la Commission adopte, si elle le juge approprié, un plan d'action pour la mise en œuvre de la stratégie énoncée dans la communication intitulée «Énergie propre et transports: la stratégie européenne en matière de carburants de substitution» afin de parvenir à la plus large utilisation possible des carburants alternatifs dans le domaine des transports, tout en garantissant la neutralité technologique, et de promouvoir une mobilité électrique durable dans toute l'Union. À cette fin, la Commission peut tenir compte des besoins et des progrès du marché qui sont propres aux différents États membres.

Article 11

Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive avant le 18 novembre 2016. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent ces dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine régi par la présente directive.

Article 12

Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

*Article 13***Destinataires**

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Strasbourg, le 22 octobre 2014.

Par le Parlement européen

Le président

M. SCHULZ

Par le Conseil

Le président

B. DELLA VEDOVA

ANNEXE I

RAPPORT

Le rapport contient une description des mesures prises dans un État membre pour appuyer la mise en place d'une infrastructure pour les carburants alternatifs. Le rapport porte au moins sur les éléments suivants:

1. Mesures juridiques

Des informations sur les mesures juridiques, pouvant consister en des mesures législatives, réglementaires ou administratives destinées à soutenir la mise en place d'infrastructures destinées aux carburants alternatifs, par exemple les permis de construire, les autorisations en matière de parcs de stationnement, les certifications de performance des entreprises en matière de protection de l'environnement et les concessions de stations-service.

2. Mesures destinées à soutenir la mise en œuvre du cadre d'action national

Les informations relatives à ces mesures comprennent les éléments suivants:

- des incitations directes à l'achat de moyens de transport utilisant des carburants alternatifs ou à la construction d'infrastructures,
- l'existence d'incitations fiscales pour promouvoir les moyens de transport utilisant des carburants alternatifs et les infrastructures correspondantes,
- l'utilisation des marchés publics, y compris des marchés publics conjoints, pour soutenir les carburants alternatifs,
- des incitations non financières agissant sur la demande, par exemple l'accès préférentiel à des zones d'accès restreint, la politique de stationnement et les voies réservées,
- une réflexion sur le besoin de mettre en place des points de ravitaillement en kérosène renouvelable dans les aéroports sur le réseau central du RTE-T,
- les procédures techniques et administratives et la législation applicables au processus d'autorisation pour le ravitaillement en carburants alternatifs, afin de le faciliter.

3. Soutien au déploiement et à la production

Un budget public annuel affecté au déploiement des infrastructures destinées aux carburants alternatifs, ventilé en fonction du carburant et du mode de transport (routier, ferroviaire, maritime ou aérien).

Un budget public annuel affecté au soutien des sites de production des technologies des carburants alternatifs, ventilé en fonction du carburant et du mode de transport.

La prise en considération des éventuels besoins particuliers au cours de la phase initiale de déploiement des infrastructures destinées aux carburants alternatifs.

4. Recherche, développement technologique et activités de démonstration

Un budget public annuel affecté au soutien de la recherche, du développement technologique et des activités de démonstration se rapportant aux carburants alternatifs, ventilé en fonction du carburant et du mode de transport.

5. Objectifs chiffrés et objectifs

- Estimation du nombre de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs prévu d'ici 2020, 2025 et 2030,
- degré de réalisation des objectifs chiffrés nationaux pour le déploiement des carburants alternatifs dans les différents modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien),
- degré de réalisation des objectifs chiffrés nationaux, année par année, pour le déploiement de l'infrastructure destinée aux carburants alternatifs dans les différents modes de transport,
- informations sur la méthode suivie pour prendre en compte l'efficacité en termes de recharge des points de recharge à haute puissance.

6. Évolution des infrastructures destinées aux carburants alternatifs

Évolution de l'offre (capacité d'infrastructure supplémentaire) et de la demande (capacité effectivement utilisée).

ANNEXE II

SPÉCIFICATIONS TECHNIQUES

1. Spécifications techniques pour les points de recharge**1.1. Points de recharge électrique normaux pour véhicules à moteur**

Les points de recharge normaux en courant alternatif (CA) pour véhicules électriques sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de socles de prises de courant ou de connecteurs pour véhicules de type 2, tels que décrits dans la norme EN62196-2. Dès lors que la compatibilité de type 2 est préservée, ces socles de prises de courant peuvent être munis de dispositifs tels que des obturateurs mécaniques.

1.2. Points de recharge électrique à haute puissance pour véhicules à moteur

Les points de recharge à haute puissance en courant alternatif (CA) pour véhicules électriques sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs de type 2, tels que décrits dans la norme EN62196-2.

Les points de recharge à haute puissance en courant continu (CC) pour véhicules électriques sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs du système de chargement combiné de type «Combo 2», tels que décrits dans la norme EN62196-3.

1.3. Points de recharge électrique sans fil pour véhicules à moteur**1.4. Échange de batterie pour véhicules à moteur****1.5. Points de recharge pour véhicules à moteur de catégorie L****1.6. Points de recharge pour les bus électriques****1.7. Alimentation électrique à quai pour les navires de mer**

L'alimentation électrique à quai des navires de mer, y compris la conception, l'installation et le contrôle des systèmes, est conforme aux spécifications techniques de la norme IEC/ISO/IEEE 80005-1.

1.8. Alimentation électrique à quai pour les bateaux de navigation intérieure**2. Spécifications techniques pour les points de ravitaillement en hydrogène pour véhicules à moteur**

2.1. Les points de ravitaillement en hydrogène en extérieur distribuant de l'hydrogène gazeux utilisé comme carburant par des véhicules à moteur sont conformes aux spécifications techniques ISO/TS 20100 sur les stations-service distribuant du carburant d'hydrogène gazeux.

2.2. La pureté de l'hydrogène distribué par les points de ravitaillement en hydrogène est conforme aux spécifications techniques incluses dans la norme ISO 14687-2.

2.3. Les points de ravitaillement en hydrogène emploient des algorithmes et équipements de remplissage conformes à la spécification ISO/TS 20100 sur les stations-service distribuant du carburant d'hydrogène gazeux.

2.4. Les connecteurs de véhicules à moteur pour le ravitaillement en hydrogène gazeux sont conformes à la norme ISO 17268 relative aux dispositifs de raccordement pour le ravitaillement des véhicules à moteur en hydrogène gazeux.

3. Spécifications techniques pour les points de ravitaillement en gaz naturel

3.1. Spécifications techniques pour les points de ravitaillement en GNL pour les bateaux de navigation intérieure et les navires de mer

3.2. Spécifications techniques pour les points de ravitaillement en GNL pour véhicules à moteur

3.3. Spécifications techniques pour les connecteurs/réceptacles pour le GNC

Les connecteurs/réceptacles pour le GNC sont conformes au règlement n° 110 de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (qui fait référence à la norme ISO 14469, parties I et II).

3.4. Spécifications techniques pour les points de ravitaillement en GNC pour véhicules à moteur
