



**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)

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.

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;

▼B

- 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,

▼B

- 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:

▼B

- 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.

▼B

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.

▼B

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.

▼B

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

▼B

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.

▼B

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.

▼B

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.

▼B

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.



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.

▼B**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).

▼B*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.

▼MI

2.4. Les connecteurs de véhicules à moteur pour le ravitaillement en hydrogène gazeux sont conformes à la norme EN ISO 17268 «Dispositifs de raccordement pour le ravitaillement des véhicules terrestres à hydrogène gazeux».

▼B**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

▼B

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