

Déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution

2013/0012(COD) - 22/10/2014 - Acte final

OBJECTIF : promouvoir le développement du marché des carburants alternatifs par la mise en place dans l'UE d'un nombre minimum d'infrastructures pour les carburants de substitution.

ACTE LÉGISLATIF : Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

CONTENU : la directive établit un **cadre commun de mesures visant à déployer dans l'Union des infrastructures destinées aux carburants alternatifs** tels que l'électricité, l'hydrogène et le gaz naturel, afin de réduire au minimum la dépendance des transports à l'égard du pétrole et d'atténuer leur impact environnemental. La directive fixe :

- **des exigences minimales pour la mise en place des 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 de cadres d'action nationaux des États membres;
- **des spécifications techniques communes** pour les points de recharge et de ravitaillement, et des exigences concernant l'information des utilisateurs.

Cadres d'action nationaux : aux termes de la directive, chaque État membre devrait adopter un cadre d'action national pour le déploiement d'infrastructures pour les carburants de substitution et le transmettre à la Commission **avant le 18 novembre 2016**.

Chaque cadre devrait définir **des objectifs nationaux** pour la mise en place de nouveaux points de recharge et de ravitaillement pour les différents types de «carburants propres», ainsi que les **mesures d'appui** qu'il entend prendre à cet effet.

La Commission aiderait les États membres à assurer **la coordination et la cohérence** de ces mesures.

Délais pour la mise en place des infrastructures : ceux-ci iraient **de 2020 à 2030**, en fonction du type de carburant, de véhicule et de zone de déploiement. La directive prévoit notamment que les États membres devraient :

- installer, **pour la fin de 2020**, un nombre suffisant de points de recharge ouverts au public et de points de ravitaillement afin que **les voitures électriques et les voitures à moteur propulsées au gaz naturel comprimé (GNC)** puissent circuler au moins dans les villes et les zones suburbaines ou densément peuplées;
- installer un nombre suffisant de points de ravitaillement en GNL dans leurs **ports maritimes** (au plus tard le 31 décembre 2025) et dans leurs **ports intérieurs** (au plus tard le 31 décembre 2030), pour permettre la circulation des bateaux de navigation intérieure ou des navires de mer propulsés au GNL sur l'ensemble du réseau central du réseau transeuropéen de transport (RTE-T);
- installer, **au plus tard le 31 décembre 2025**, un nombre suffisant de points de ravitaillement en **GNL** ouverts au public, au moins tout au long des routes 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. À titre indicatif, la distance moyenne nécessaire entre les points de ravitaillement devrait être d'environ **400 km**;

- installer, **au plus tard le 31 décembre 2025, un nombre suffisant de points de ravitaillement en gaz naturel comprimé (GNC)**, au moins tout au long des routes du réseau central du RTE-T existant, afin que les **véhicules à moteur** fonctionnant au GNC puissent circuler dans toute l'Union. À titre indicatif, la distance moyenne nécessaire entre les points de ravitaillement devrait être d'environ **150 km**.

En ce qui concerne **l'alimentation en électricité pour les transports**, les prix fixés par les exploitants de points de recharge ouverts au public devraient être raisonnables, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires.

Normes techniques : il est prévu d'appliquer des normes techniques communes, afin que tous les nouveaux points de recharge et de ravitaillement soient interopérables.

Information des utilisateurs : les États membres devraient s'assurer que des informations **pertinentes, cohérentes et claires** soient disponibles quant aux 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 devraient être **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.

Financement des nouvelles mesures : les États membres devraient pouvoir mettre en œuvre la directive au moyen d'un vaste éventail **d'incitations et de mesures d'appui**, 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. En outre, les mesures pertinentes pourraient bénéficier d'une aide financière de l'UE au titre du [Mécanisme pour l'interconnexion en Europe](#) et [d'Horizon 2020](#).

Rapports et réexamen : chaque État membre devrait soumettre 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. **Au plus tard le 31 décembre 2020**, la Commission devrait faire le bilan de la mise en œuvre de directive et, le cas échéant, soumettre une proposition visant à la modifier au moyen de nouvelles spécifications techniques communes applicables à l'infrastructure pour les carburants alternatifs.

ENTRÉE EN VIGUEUR : 17.11.2014.

TRANSPOSITION : au plus tard le 18.11.2016.

ACTES DÉLÉGUÉS : la Commission peut adopter des actes délégués afin d'adapter la directive aux évolutions du marché et aux progrès techniques. Le pouvoir d'adopter de tels actes est conféré à la Commission pour une période de **5 ans (renouvelable) à compter du 17 novembre 2014**. Le Parlement européen ou le Conseil peuvent formuler des objections à l'égard d'un acte délégué dans un délai de deux mois à compter de la date de notification (ce délai pouvant être prolongé de trois mois). Si le Parlement européen ou le Conseil formulent des objections, l'acte délégué n'entre pas en vigueur.