Informations de base

2013/0012(COD) COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision) Directive	Procédure terminée
Déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution Abrogation 2021/0223(COD) **Subject** 3.20.05 Transport routier de personnes et de marchandises 3.60.02 Industrie pétrolière, carburants	

Acteurs principaux

Parlement européen

Commission au fond	Rapporteur(e)	Date de nomination
TRAN Transports et tourisme	FIDANZA Carlo (PPE)	06/03/2013
	Rapporteur(e) fictif/fictive ERTUG Ismail (S&D) MEISSNER Gesine (ALDE) TAYLOR Keith (Verts/ALE) VAN DALEN Peter (ECR)	

Commission pour avis	Rapporteur(e) pour avis	Date de nomination
ENVI Environnement, santé publique et sécurité alimentaire	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
ITRE Industrie, recherche et énergie	TZAVELA Niki (EFD)	18/04/2013
IMCO Marché intérieur et protection des consommateurs	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
REGI Développement régional	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	
AGRI Agriculture et développement rural	La commission a décidé de ne pas donner d'avis.	

Conseil de l'Union européenne	**Formation du Conseil**	**Réunions**	**Date**
	Affaires générales	3334	2014-09-29
	Transports, télécommunications et énergie	3229	2013-03-11

Commission européenne	**DG de la Commission**	**Commissaire**
	Mobilité et transports	KALLAS Siim

Comité économique et social européen

Comité européen des régions

Evénements clés

Date	Evénement	Référence	Résumé
24/01/2013	Publication de la proposition législative	COM(2013)0018	Résumé
05/02/2013	Annonce en plénière de la saisine de la commission, 1ère lecture		
11/03/2013	Débat au Conseil		Résumé
26/11/2013	Vote en commission,1ère lecture		
05/12/2013	Dépôt du rapport de la commission, 1ère lecture	A7-0444/2013	Résumé
14/04/2014	Débat en plénière		
15/04/2014	Décision du Parlement, 1ère lecture	T7-0352/2014	Résumé
15/04/2014	Résultat du vote au parlement		
29/09/2014	Adoption de l'acte par le Conseil après la 1ère lecture du Parlement		
22/10/2014	Signature de l'acte final		
28/10/2014	Publication de l'acte final au Journal officiel		
29/10/2014	Fin de la procédure au Parlement		

Informations techniques

Référence de la procédure	2013/0012(COD)
Type de procédure	COD - Procédure législative ordinaire (ex-procedure codécision)
Sous-type de procédure	Note thématique
Instrument législatif	Directive
Modifications et abrogations	Abrogation 2021/0223(COD)
Base juridique	Traité sur le fonctionnement de l'Union européenne TFEU 091
Consultation obligatoire d'autres institutions	Comité économique et social européen Comité européen des régions
État de la procédure	Procédure terminée

Dossier de la commission	TRAN/7/11743

Portail de documentation

Parlement Européen

Type de document	Commission	Référence	Date	Résumé
Projet de rapport de la commission		PE516.591	30/07/2013	
Amendements déposés en commission		PE519.818	03/10/2013	
Avis de la commission	ITRE	PE514.770	24/10/2013	
Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique		A7-0444/2013	05/12/2013	Résumé
Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique		T7-0352/2014	15/04/2014	Résumé

Conseil de l'Union

Type de document	Référence	Date	Résumé
Projet d'acte final	00079/2014/LEX	22/10/2014	

Commission Européenne

Type de document	Référence	Date	Résumé
Document de la Commission (COM)	COM(2013)0017	24/01/2013	Résumé
Document de base législatif	COM(2013)0018	24/01/2013	Résumé
Document annexé à la procédure	SWD(2013)0005	24/01/2013	
Document annexé à la procédure	SWD(2013)0006	24/01/2013	
Réaction de la Commission sur le texte adopté en plénière	SP(2014)471	09/07/2014	
Document de la Commission (COM)	COM(2017)0652	08/11/2017	Résumé
Document de travail de la Commssion (SWD)	SWD(2017)0365	09/11/2017	
Document de suivi	COM(2019)0598	19/11/2019	Résumé
Document de suivi	COM(2021)0103	08/03/2021	
Document de suivi	SWD(2021)0049	08/03/2021	
Document de suivi	SWD(2022)0033	16/02/2022	

Parlements nationaux

Type de document	Parlement /Chambre	Référence	Date	Résumé
Contribution	PL_SENATE	COM(2013)0018	22/03/2013	
Contribution	PT_PARLIAMENT	COM(2013)0018	27/03/2013	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2013)0018	01/07/2013	
Contribution	CZ_SENATE	COM(2013)0017	16/07/2013	

Informations complémentaires

Source	Document	Date
Parlements nationaux	IPEX	
Commission européenne	EUR-Lex	

Acte final

Directive 2014/0094
JO L 307 28.10.2014, p. 0001 Résumé

Actes délégués

Référence	Sujet
2019/2794(DEA)	Examen d'un acte délégué
2017/2980(DEA)	Examen d'un acte délégué
2021/2767(DEA)	Examen d'un acte délégué

Déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution

2013/0012(COD) - 24/01/2013 - Document de base législatif

OBJECTIF : promouvoir un large développement commercial des carburants de substitution dans l'Union.

ACTE PROPOSÉ : Directive du Parlement européen et du Conseil (nouvelle proposition).

RÔLE DU PARLEMENT EUROPÉEN : le Parlement statue conformément à la procédure législative ordinaire sur un pied d'égalité avec le Conseil.

CONTEXTE : dans le prolongement de l'initiative phare «Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources» de la stratégie «Europe 2020», le livre blanc intitulé «Feuille de route pour un espace européen unique des transports - Vers un système de transport compétitif et économe en ressources » appelle à mettre fin à la dépendance des transports à l'égard du pétrole. Il fixe par ailleurs l'objectif d'une **réduction de 60% des gaz à effet de serre provenant des transports d'ici à 2050**. Par conséquent, la Commission s'est engagée à développer une stratégie pour les carburants de substitution durables, y compris l'infrastructure qui y est associée.

La communication de la Commission sur la stratégie européenne en matière de carburants de substitution a évalué les principales options permettant de remplacer le pétrole par d'autres carburants. Ces principales alternatives sont l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants, le gaz naturel (sous forme de gaz naturel comprimé (GNC), de gaz naturel liquéfié (GNL) ou de carburant de synthèse issu de la liquéfaction du gaz (GTL) et le gaz de pétrole liquéfié (GPL). L'insuffisance d'infrastructures pour ces carburants de substitution est considérée comme un obstacle majeur à leur commercialisation et à leur adoption par les consommateurs.

ANALYSE D'IMPACT : l'analyse d'impact qui accompagne la proposition examine la situation et analyse les différentes options envisageables afin d' assurer la mise en place d'une infrastructure pour les carburants de substitution.

BASE JURIDIQUE : article 91, paragraphe 1, point d), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE).

CONTENU : la proposition de directive vise à assurer la mise en place d'une **infrastructure pour les carburants de substitution** et la mise en œuvre de spécifications techniques communes pour cette infrastructure dans l'Union. Plus précisément, la proposition :

- exige la mise en œuvre de **spécifications techniques communes** et la mise en place d'infrastructures minimum pour des carburants de substitution pour les transports, à savoir l'électricité, le gaz naturel (GNL et GNC) et l'hydrogène, afin que les consommateurs commencent à adopter ces carburants de substitution et que les professionnels du secteur assurent leur développement et leur déploiement ;
- impose aux États membres d'établir des **cadres d'action nationaux** pour le développement commercial des carburants de substitution et de leur infrastructure ;
- prévoit, pour chaque État membre, l'établissement d'un **nombre minimum de points de recharge pour véhicules électriques**, dont 10% doivent être publics ;
- prévoit la mise en place, sur le territoire des États membres où il existe déjà des **points de ravitaillement en hydrogène**, un nombre suffisant de points de ravitaillement pour permettre la circulation de véhicules à hydrogène sur tout le territoire national ;
- stipule que tous les ports maritimes et intérieurs ainsi que les routes du réseau RTE-T central seront équipés de **points de ravitaillement en GNL**, et définit les spécifications techniques communes que devra respecter cette infrastructure ;
- définit des **éléments communs d'information sur les carburants** et leur compatibilité avec les véhicules qui doivent être mis à disposition des consommateurs à la pompe aux points de ravitaillement, dans les manuels d'utilisation des véhicules et sur les véhicules.

INCIDENCE BUDGÉTAIRE : la mise en œuvre de la directive n'entraînera que des coûts limités pour le budget de l'Union, liés à son suivi. L'incidence totale sur les dépenses (crédits opérationnels et de nature administrative) est estimée à **1.329.080 EUR**.

ACTES DÉLÉGUÉS : la proposition contient des dispositions habilitant la Commission à adopter des actes délégués conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne.

Déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution

2013/0012(COD) - 24/01/2013 - Document annexé à la procédure

La présente communication définit, pour tous les modes de transport, **une stratégie globale en matière de carburants de substitution en vue de mettre fin à la dépendance au pétrole**, et une feuille de route pour sa mise en œuvre. Elle vise à établir un cadre d'action à longue échéance pour orienter le développement technologique et les investissements dans le déploiement de ces carburants, et obtenir la confiance des consommateurs. La **proposition législative** qu'elle accompagne fournit une orientation générale pour le développement des carburants de substitution dans l'espace européen unique des transports.

1) Nécessité d'une stratégie globale : l'Union européenne investit depuis de nombreuses années dans la recherche et développement de carburants de substitution. Cependant, de précédentes initiatives européennes en faveur des carburants de substitution - notamment les quotas de mise sur le marché et une fiscalité favorable - ont été suivies de manière inégale et non coordonnée. Bien qu'il existe un consensus à travers l'Union européenne quant à l'exploitation du potentiel des carburants de substitution, **la diversité des choix technologiques en Europe a causé une fragmentation du marché intérieur** qui entrave la mobilité des véhicules utilisant ces carburants.

La Commission estime qu'une stratégie visant, dans le secteur des transports, à remplacer progressivement le pétrole par des carburants de substitution et à mettre en place les infrastructures nécessaires pourrait permettre **d'économiser 4,2 milliards EUR par an sur la facture des importations pétrolière dès 2020 puis 9,3 milliards EUR par an en 2030**, auxquels s'ajouterait un milliard EUR supplémentaire par an grâce à la modération des hausses de prix soudaines.

2) Bouquet complet de carburants de substitution : la demande croissante d'énergie dans les transports et la nécessité de mettre fin à la dépendance du secteur au pétrole ne peuvent être satisfaites que par le bouquet complet de carburants de substitution. Toutes les options doivent être prises en compte sans donner la priorité à un carburant spécifique, afin de conserver une neutralité technologique.

- L'intérêt grandissant pour le **gaz naturel** (pour la navigation intérieure et maritime, pour le transport routier à grande distance et pour les véhicules utilitaires légers) ainsi que pour **l'électricité** (pour les transports routiers à courte distance) indique qu'il serait possible, à court ou moyen terme, à la fois d'augmenter l'approvisionnement européen en énergie destiné aux transports et de réduire la dépendance au pétrole importé. **La technologie des véhicules à gaz naturel est suffisamment développée pour une commercialisation large**, avec près d'un million de véhicules en circulation en Europe et quelque 3.000 stations de ravitaillement. **La technologie des véhicules électriques arrive quant à elle à maturation**. Les États membres tablent sur 8 à 9 millions de véhicules électriques en circulation d'ici 2020.

- Dans le même temps, dans l'optique d'un développement rapide du marché, la Commission juge essentiel d'accélérer :

- **le développement de biocarburants avancés** (qui sont prometteurs pour tous les modes de transport, mais sont l'unique option pour l'aviation). Les biocarburants sont actuellement la plus importante catégorie de carburants de substitution et représentent 4,4% de la consommation des transports dans l'UE ;
- **la mise en place progressive de réseaux d'approvisionnement en hydrogène et en électricité** afin d'assurer une ample couverture pour les transports routiers. La technologie des véhicules utilisant des piles à hydrogène arrive à maturation, comme l'illustrent ses applications aux voitures particulières, aux bus urbains et aux navires fluviaux. Le secteur a annoncé un déploiement, dans les prochaines années, de véhicules à hydrogène, dont des deux roues, et plusieurs États membres travaillent à un réseau de ravitaillement en hydrogène.

3) Domaines prioritaires d'action complémentaire : les priorités d'action complémentaire doivent être fixées en tenant compte de la maturité technologique et du développement du marché, ainsi que des perspectives d'avenir des différents carburants, en se concentrant sur :

- **les infrastructures pour les carburants de substitution** : l'investissement dans la mise en place d'infrastructures pour les carburants de substitution est estimé à 10 milliards EUR. La proposition directive accompagnant la communication prévoit la mise en place d'une couverture d'infrastructures suffisante pour assurer des économies d'échelle aux fournisseurs et des effets de réseau aux consommateurs ;
- **l'élaboration de spécifications techniques communes** : le plus urgent est d'appliquer, au niveau européen, des spécifications techniques communes relatives à l'interface entre les véhicules électriques et les points de recharge. L'absence de consensus sur une «prise commune» est considérée comme l'un des plus importants obstacles à une plus large pénétration des véhicules électriques en Europe ;
- **la réceptivité des consommateurs** : il importe d'harmoniser l'information aux consommateurs sur la qualité des carburants et leur compatibilité avec les véhicules, sur la disponibilité des points de ravitaillement et de recharge, et sur les aspects écologiques, financiers et de sécurité. Des lignes directrices relatives aux incitations financières encourageant les consommateurs à acquérir des véhicules propres sont indispensables dans ce contexte ;
- **le développement technologique** : des feuilles de route spécifiques relatives aux technologies des carburants de substitution seront élaborées dans le cadre du Plan stratégique pour les technologies de transport. La recherche et le développement de composants essentiels aux mécanismes de propulsion électrique, tels que les **batteries**, devront apporter des améliorations considérables en termes d'autonomie, de performance, de durabilité et de coûts afin de proposer une offre compétitive sur le marché.

Déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution

2013/0012(COD) - 11/03/2013

Le Conseil a assisté à **un exposé de la Commission** sur son initiative récente intitulée "Énergie propre et transports" et a procédé à un échange de vues sur le sujet. Cette initiative a pour objectif de rompre la dépendance des transports à l'égard du pétrole et de réduire les émissions de gaz à effet de serre de ce secteur en accélérant l'adoption par le marché de carburants de substitution et de véhicules adaptés à leur utilisation.

Dans le cadre du **débat qui a eu lieu au sein du Conseil**, les ministres se sont, de manière générale, félicités de cette initiative et ont reconnu la **nécessité d'une harmonisation et d'une normalisation**.

De nombreuses délégations ont toutefois exprimé des préoccupations en ce qui concerne **les objectifs chiffrés pour les points de recharge et de ravitaillement, le financement des mesures proposées et les délais de mise en œuvre**. Il a été souligné que les États membres avaient besoin de **flexibilité pour la mise en œuvre**. Des questions ont également été soulevées **quant aux normes et aux technologies en constante évolution**. En outre, un certain nombre d'États membres ont également mis l'accent sur **la dimension maritime de l'initiative**.

Les instances préparatoires du Conseil poursuivront l'examen de la proposition à la lumière des observations formulées par les ministres.

Déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution

2013/0012(COD) - 05/12/2013 - Rapport déposé de la commission, 1ère lecture/lecture unique

La commission des transports et du tourisme a adopté le rapport de Carlo FIDANZA (PPE, IT) sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution.

La commission parlementaire a recommandé que la position du Parlement européen adoptée en première lecture suivant la procédure législative ordinaire modifie la proposition de la Commission comme suit.

Objet : les députés ont proposé de mentionner l'objectif d'une **réduction de 60% des émissions de gaz à effet de serre** provenant des transports d'ici 2050 en vue de contribuer à la politique de «décarbonisation» à long terme de l'Union. Ils ont préconisé la mise en place d'une **stratégie de l'Union** en matière de carburants de substitution.

Point de recharge ou de ravitaillement ouvert au public : celui-ci est défini comme un point de recharge ou de ravitaillement auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire, aisée, libre et interopérable à l'échelle de l'Union, par le biais de systèmes de paiement largement utilisés.

Renforcer les cadres d'action nationaux : les députés ont insisté pour que les États membres fixent des objectifs nationaux pour le développement des carburants de substitution **dans les différents modes de transport** (routier, ferroviaire, maritime et aérien) et pour le déploiement des infrastructures correspondantes à l'horizon 2020.

Le cadre d'action national devrait également comporter les éléments suivants :

- un rapport annuel sur les développements du marché des carburants de substitution, et notamment sur l'offre et la demande ;
- les mesures visant réaliser une mobilité qui soit la plus durable possible ;
- un objectif de réduction de la congestion urbaine, de l'accroissement de l'efficacité de la mobilité et du déploiement de services de transport public électrifié ;
- des plans nationaux pour l'alimentation en électricité verte de véhicules électriques ;
- des mesures d'appui pour le déploiement et la production, avec un accent particulier sur la phase initiale de lancement du marché ;
- la désignation des ports prioritaires, appartenant ou non au réseau central RTE-T, devant être équipés d'une infrastructure pour l'approvisionnement en GNL ;

- le nombre minimum de stations de transport ferroviaire et public, de terminaux et de plateformes logistiques de fret qui doivent être équipées de points de recharge pour véhicules électriques.

Les cadres d'action nationaux devraient **intégrer les besoins de chaque mode de transport**, y compris ceux pour lesquels il existe peu de solutions de substitution aux carburants fossiles.

Alimentation en électricité pour les transports : les députés veulent assurer la mise en place d'un nombre de points de recharge pour véhicules électriques **au moins égal** à celui indiqué dans le tableau de l'annexe II de la directive. Une attention particulière serait accordée aux agglomérations urbaines et aux autres zones densément peuplées, comme les banlieues, et à des distances adéquates du réseau central RTE-T.

Les spécifications techniques devraient être respectées :

- au plus tard le **31 décembre 2015** en ce qui concerne les points de recharge **normale** pour véhicules électriques ;
- au plus tard le **31 décembre 2017** en ce qui concerne les points de recharge **rapide** pour véhicules électriques.

La directive à l'examen ne devrait **pas empêcher le développement et l'introduction d'autres technologies de recharge**, telles que la recharge sans fil, dont la normalisation au niveau international est actuellement en cours.

Il est par ailleurs proposé que les États membres puissent maintenir, au niveau national, **des exigences supplémentaires en matière de sécurité**, telles que l'équipement des prises avec un obturateur de sécurité.

Conformément aux objectifs de la politique européenne des transports en faveur du **transport multimodal**, le déploiement des véhicules électriques devrait être intégré aux infrastructures de transport ferroviaire et public, ainsi qu'aux infrastructures des terminaux ferroviaires et logistiques de fret, lorsque cela est possible.

Alimentation en hydrogène pour les transports : le texte amendé prévoit qu'un nombre suffisant de points de ravitaillement ouverts au public, **espacés au maximum de 300 km**, devraient être disponibles au plus tard le 31 décembre 2020, à raison **d'un point de ravitaillement pour 250.000 habitants** dans les zones urbaines pour permettre la circulation de véhicules à hydrogène sur l'ensemble du territoire national. Les zones isolées seraient exemptées.

Alimentation en gaz naturel pour les transports : les députés veulent assurer la disponibilité des points de ravitaillement en **GNL** dans les ports maritimes et fluviaux afin de permettre la circulation de navires fonctionnant au GNL dans toute l'Union au plus tard le 31 décembre 2025. Ces points de ravitaillement devraient être espacés d'une «**distance adéquate**».

Les députés veulent également fixer **des buts plus ambitieux pour le GNC** : ils proposent qu'un nombre suffisant de points de ravitaillement ouverts au public, espacés au maximum de 100 km, à raison d'un point de ravitaillement pour 100.000 habitants dans les zones urbaines, soient disponibles pour permettre la circulation dans l'ensemble de l'Union de véhicules roulant au GNC.

Enfin, ils demandent que tous les points de ravitaillement en GNL et en GNC pour véhicules à moteur fournissent du gaz **dont la qualité satisfait aux normes établies par le CEN**.

Information des consommateurs : en vue de sensibiliser davantage les consommateurs aux carburants de substitution, les députés estiment que la Commission et les acteurs concernés devraient examiner les moyens de fournir aux consommateurs des informations transparentes et détaillées sur les points d'approvisionnement et de recharge permettant de comparer les prix, les teneurs énergétiques et l'incidence sur le climat des différents carburants.

Déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution

2013/0012(COD) - 15/04/2014 - Texte adopté du Parlement, 1ère lecture/lecture unique

Le Parlement européen a adopté par 622 voix pour, 29 contre et 20 abstentions, une résolution législative sur la proposition de directive du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution.

Le Parlement a arrêté sa position en première lecture suivant la procédure législative ordinaire. Les amendements adoptés en plénière sont le résultat d'un accord négocié entre le Parlement européen et le Conseil. Ils modifient la proposition comme suit :

Objet : le Parlement et le Conseil sont convenus que la directive devrait établir un cadre commun pour des mesures visant à déployer dans l'Union des infrastructures destinées aux carburants de substitution afin de réduire au minimum la dépendance des transports à l'égard du pétrole et d'atténuer leur impact environnemental.

Cadres d'action nationaux : chaque État membre devrait adopter un cadre d'action national pour le développement commercial de carburants de substitution dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes. Chaque cadre comporterait notamment:

- **une évaluation** de la situation actuelle et des perspectives de développement du marché des carburants de substitution dans le secteur des transports ;
- **des objectifs chiffrés et objectifs nationaux** ainsi que, le cas échéant, en ce qui concerne le déploiement d'infrastructures pour les carburants de substitution ;
- les mesures pour faire en sorte que les objectifs prévus dans le cadre d'action national soient atteints ;
- les mesures qui peuvent favoriser le déploiement de l'infrastructure pour les carburants de substitution dans les **services de transport public**;

- **la désignation des agglomérations urbaines**, d'autres zones densément peuplées et de réseaux qui, en fonction des besoins du marché, seront équipés de points de recharge ouverts au public et de points de ravitaillement en gaz naturel comprimé (GNC).

Un «**point de recharge ou de ravitaillement ouvert au public**» a été défini comme un point distribuant un carburant de substitution auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire dans toute l'Union. L'accès non discriminatoire n'empêcherait pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement.

Les cadres d'action nationaux devraient **prendre en compte les besoins de chaque mode de transport**, y compris ceux pour lesquels il existe peu de solutions de substitution aux carburants fossiles.

Publication des informations par la Commission : selon le texte amendé, les États membres devraient notifier leur cadre d'action national à la Commission dans un délai de **deux ans** à compter de la date d'entrée en vigueur de la directive.

Sur la base des cadres d'action nationaux, la Commission publierait les **informations relatives aux objectifs chiffrés nationaux** et aux objectifs de chaque État membre en ce qui concerne: a) le nombre de points de recharge ouverts au public ; b) les points de ravitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) dans les ports maritimes et intérieurs et pour les véhicules à moteur ouverts au public; c) les points de ravitaillement en GNC des véhicules à moteur ouverts au public.

Alimentation en électricité pour les transports : le Parlement et le Conseil sont convenus qu'un nombre approprié de points de recharge ouverts au public devraient être mis en place **d'ici le 31 décembre 2020**, afin que les véhicules électriques puissent circuler au moins dans les agglomérations urbaines et d'autres zones densément peuplées et, le cas échéant, au sein de réseaux que les États membres déterminent.

Le nombre de ces points de recharge devrait être fixé **en tenant compte du nombre de véhicules électriques qui, selon les estimations, seront immatriculés en 2020** dans chaque État membre. À titre indicatif, le nombre moyen de points de recharge devrait correspondre à au moins **un point de recharge pour dix voitures**. Un nombre approprié de points de recharge ouverts au public devrait être installé, en particulier dans des stations de transport public, tels que des terminaux portuaires de passagers, des aéroports ou des gares ferroviaires.

La Commission pourrait soumettre **une proposition visant à modifier la directive**, en tenant compte du développement du marché des véhicules électriques, afin qu'un nombre supplémentaire de points de recharge ouverts au public soit mis en place dans chaque État membre d'ici le 31 décembre 2025 au plus tard.

Selon le texte amendé, les exploitants de points de recharge ouverts au public devraient pouvoir **acquérir librement de l'électricité** auprès de tout fournisseur d'électricité de l'UE, sous réserve de son accord, et devraient être autorisés à fournir aux clients **des services de recharge** de véhicules électriques sur une base contractuelle. Les prix fixés par les exploitants de points de recharge ouverts au public devraient être **raisonnables, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoire**s.

Alimentation en hydrogène pour les transports routiers : les États membres qui décident d'inclure des points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public dans leurs cadres d'action nationaux devraient veiller à ce que 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 que ces États membres déterminent, **d'ici le 31 décembre 2025 au plus tard**.

Alimentation en gaz naturel pour les transports : les États membres devraient :

- mettre en place un nombre approprié de **points de ravitaillement en GNL** dans leurs **ports maritime**s (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).
- mettre en place un nombre approprié de **points de ravitaillement en GNL ouverts au public au plus tard le 31 décembre 2025**, 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, y compris les avantages pour l'environnement. À titre indicatif, la distance moyenne nécessaire entre les points de ravitaillement devrait être d'environ **400 km**.
- mettre en place un nombre approprié de **points de ravitaillement en gaz naturel comprimé (GNC) ouverts au public au plus tard le 31 décembre 2025** 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**.

Information des utilisateurs : selon le texte amendé, 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 seraient 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.

Stratégie pour l'énergie propre : à l'avenir, la Commission devrait, si elle l'estime opportun, adopter un plan d'action pour la mise en œuvre d'une stratégie relative à l'énergie propre pour les transports afin de parvenir à l'utilisation la plus large possible des carburants de substitution dans le domaine des transports, tout en garantissant la neutralité technologique, et de promouvoir une mobilité électrique durable dans toute l'Union.

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. Le 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.

Déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution

2013/0012(COD) - 08/11/2017

Le **plan d'action de la Commission** présente des mesures visant à compléter et à faciliter la mise en œuvre des cadres d'action nationaux visés dans la directive 2014/94/UE sur le **déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs dans l'UE**.

D'ici à 2025, l'UE devrait avoir terminé l'infrastructure de base de recharge et de ravitaillement, en assurant une couverture complète des corridors du réseau central du réseau transeuropéen de transports (RTE-T). Le déploiement futur des infrastructures nécessitera **d'importants investissements publics et privés**.

Avec l'accord de Paris sur le changement climatique en vigueur, il est nécessaire d'accélérer la transition vers une économie moderne à faible intensité de carbone. Pour que l'UE puisse réussir sa transition vers une mobilité à faible taux d'émissions ou à émissions nulles, la Commission estime qu'une **approche intégrée** s'impose. Cela nécessite un cadre d'action commun concernant les véhicules, les infrastructures, les réseaux électriques, les incitations économiques et les services numériques à l'échelon européen, national, régional et local.

Situation et besoins actuels: bien que le déploiement d'infrastructures pour les carburants alternatifs se soit récemment intensifié, l'UE doit désormais **accélérer le déploiement** dans deux domaines: premièrement, dans le réseau central et le réseau global du RTE-T.

Le niveau d'ambition varie considérablement entre les différents États membres. Par exemple, seuls deux États membres fournissent plus de 100 points de recharge pour véhicules électriques pour 100.000 citadins.

L'analyse des cadres d'action nationaux visés dans la directive 2014/94/UE aboutit aux estimations suivantes des besoins en investissement dans les infrastructures par les États membres, y compris les corridors du réseau central du RTE-T:

- **électricité**: jusqu'à 904 millions d'EUR d'ici à 2020;
- **gaz naturel comprimé** (GNC): jusqu'à 357 millions d'EUR d'ici à 2020 et jusqu'à 600 millions d'EUR d'ici à 2025 pour les véhicules routiers fonctionnant au GNC;
- **gaz naturel liquéfié** (GNL): jusqu'à 257 millions d'EUR d'ici à 2025 pour les véhicules routiers fonctionnant au GNL. Pour le GNL destiné au transport par voie navigable, jusqu'à 945 millions d'EUR dans les ports maritimes des corridors du réseau central du RTE-T d'ici à 2025, et jusqu'à 1 milliard d'EUR dans les ports de navigation intérieure des corridors du réseau central du RTE-T d'ici à 2030;
- **hydrogène**: jusqu'à 707 millions d'EUR d'ici à 2025.

Dans l'ensemble, l'analyse de la situation montre que pris dans leur ensemble, **les cadres d'action nationaux ne dressent pas un tableau concluant** permettant d'offrir la certitude à long terme du marché qui est nécessaire. Au 6 novembre 2017, seuls 8 des 25 cadres d'action nationaux satisfont pleinement aux exigences applicables aux cadres d'action nationaux.

Les actions proposées dans le cadre du plan s'articulent autour des objectifs suivants :

Accélérer l'achèvement et la mise en œuvre des cadres d'action nationaux: la Commission soutiendra l'échange d'informations et l'apprentissage mutuel concernant la mise en œuvre des cadres d'action nationaux, dès mars 2018 avec un groupe d'experts, puis dès la fin de l'automne 2018 avec des conférences stratégiques annuelles. Elle examinera comment refléter au mieux les priorités des cadres d'action nationaux dans l'attribution des financements de projets de l'UE.

Aider à l'investissement: la Commission organisera des **tournées de présentation** dans les États membres dès novembre 2017, afin d'examiner de manière globale l'ambition des cadres d'action nationaux et les besoins d'investissement pour une mobilité à émissions faibles ou nulles et d'évaluer les opportunités offertes par les différents mécanismes de financement et instruments financiers de l'UE.

La Commission va intensifier son soutien financier à concurrence de **800 millions d'EUR** provenant du mécanisme pour l'interconnexion en Europe et du programme NER 300 pour des investissements dans les infrastructures pour carburants alternatifs.

Encourager les actions dans les zones urbaines: de nombreuses villes et régions européennes sont des pionnières dans la transition vers la mobilité à émissions faibles ou nulles. La Commission examinera et adaptera, dans la mesure du possible, le financement des carburants alternatifs dans les nœuds urbains, notamment pour les solutions de gestion de flotte, d'ici la fin de 2017.

Favoriser l'adhésion des consommateurs: les utilisateurs doivent pouvoir utiliser l'ensemble du réseau de transport de manière simple et fluide.

Une plus grande **collaboration entre les acteurs publics et privés** est nécessaire. Cela implique l'accès à des informations fiables et ponctuelles sur l' emplacement et la disponibilité des points de recharge ou de ravitaillement. Des services de paiement interopérables et faciles d'utilisation auront également un impact majeur. En fin de compte, toutes les parties de l'infrastructure nécessaire doivent être connectées numériquement (c'est-à-dire, à distance et en temps réel pour les stations de recharge).

Intégrer les véhicules électriques dans le système électrique: les États membres devraient :

- adopter un cadre législatif permettant de répondre pleinement à la demande et permettant la recharge intelligente;
- encourager le déploiement de points de recharge et le précâblage des places de stationnement dans les bâtiments résidentiels et non résidentiels;
- veiller à ce que les technologies permettant la recharge intelligente telles que les compteurs intelligents soient déployées et à ce que les normes sur la recharge intelligente des véhicules électriques déjà adoptées et futures soient appliquées.

Les besoins liés à **l'électromobilité** seront pris en compte dans le cadre de la programmation Horizon 2020 ainsi que dans le cadre du processus du plan stratégique pour les technologies énergétiques (plan SET).

La Commission conclut que l'évaluation des cadres d'action nationaux au titre de la directive relative à l'infrastructure pour carburants alternatifs montre qu'il y a beaucoup à apprendre des expériences positives de certains États membres.

Une sérieuse **collaboration transfrontalière et intersectorielle de toutes les parties prenantes publiques et privées** est à présent nécessaire pour éviter le verrouillage de technologies et des marchés, faire en sorte que les marchés se développent et que les infrastructures pour carburants alternatifs et leurs services soient ouverts, transparents et interopérables.

La Commission est disposée soutenir ce processus à la fois par des moyens non législatifs et législatifs.

Déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution

2013/0012(COD) - 19/11/2019 - Document de suivi

La Commission a présenté un rapport concernant l'exercice du pouvoir d'adopter des actes délégués conféré à la Commission en application de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs.

Pour rappel, la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'infrastructures de carburants alternatifs fixe des exigences minimales pour la mise en place d'infrastructures de carburants alternatifs, y compris des points de recharge pour les véhicules électriques et des points de ravitaillement en gaz naturel (GNL et GNC) et en hydrogène.

Certains articles de la directive stipulent que ces points de recharge et de ravitaillement, lorsqu'ils seront déployés ou renouvelés à partir du 18 novembre 2017, devront au moins être conformes aux spécifications techniques définies à l'annexe II de la directive.

Conformément à l'article 8 de la directive, la Commission est habilitée à adopter des actes délégués afin de :

- mettre à jour les références aux normes dans les spécifications techniques lorsque ces normes sont remplacées par de nouvelles versions adoptées par les organisations de normalisation européennes ou internationales compétentes;

- compléter 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 par les OEN compétentes.

L'annexe II de la directive indique toutefois qu'il reste nécessaire de fixer des spécifications techniques pour des domaines où aucune norme n'est encore référencée, et notamment:

- les points de recharge électrique sans fil pour véhicules à moteur ;

- l'échange de batterie pour véhicules à moteur ;

- les points de recharge pour véhicules à moteur de catégorie L ;

- les points de recharge pour les bus électriques ;

- l'alimentation électrique à quai pour les bateaux de navigation intérieure ;

- les points de ravitaillement en GNL pour les bateaux de navigation intérieure, les navires de mer et les véhicules à moteur ;

- les points de ravitaillement en GNC pour véhicules à moteur.

Exercice de la délégation

Après avoir consulté le groupe d'experts « Forum pour des transports durables » de la Commission et après avoir informé le Parlement européen et le Conseil de cette consultation, la Commission européenne a adopté le règlement délégué (UE) n° 2018/674 complétant la directive 2014/94/UE en ce qui concerne les points de recharge pour les véhicules à moteur de catégorie L, l'alimentation électrique à quai pour les

bateaux de navigation intérieure et les points de ravitaillement en GNL pour les transports par voie d'eau, et modifiant cette directive en ce qui concerne les connecteurs de véhicules à moteur pour le ravitaillement en hydrogène gazeux.

Le règlement délégué fixe les dispositions suivantes :

- les points de recharge ouverts au public en courant alternatif (CA) jusqu'à 3,7 kVA réservés aux véhicules électriques de catégorie L sont équipés, à des fins d'interopérabilité, d'au moins un des dispositifs suivants: i) socles de prises de courant ou connecteurs pour véhicule de type 3a tels que décrits dans la norme EN 62196-2 (pour charge en mode 3); ii) socles de prises de courant et connecteurs conformes à la norme IEC 60884 ;

- les points de recharge ouverts au public en courant alternatif (CA) jusqu'à 3,7 kVA réservés aux véhicules électriques de catégorie L sont équipés, à des fins d'interopérabilité, d'au moins un des dispositifs suivants, avec au moins des socles de prises de courant ou des connecteurs pour véhicule de type 2 tels que décrits dans la norme EN 62196-2 ;

- l'alimentation électrique à quai pour les bateaux de navigation intérieure est conforme à la norme EN 15869-2 «Bateaux de navigation intérieure - Connexion au réseau électrique terrestre, courant triphasé de 400 V, 63 A maximum, 50 Hz - Partie 2: unité terrestre, exigences de sécurité» ;

- les points de ravitaillement en GNL pour les bateaux de navigation intérieure et les navires de mer qui ne sont pas couverts par le Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac (code IGC) sont conformes à la norme EN ISO 20519 ;

- 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».

À la suite de demandes reçues de différents États membres et de la Commission centrale pour la navigation du Rhin (CCNR) et de la lettre du CEN et du CENELEC du 26 novembre 2018 informant la Commission de l'évolution récente des activités de normalisation des infrastructures de ravitaillement en gaz naturel et en hydrogène, la Commission a adopté un nouveau règlement délégué (règlement délégué (UE) 2019/1745) visant à abroger le règlement délégué (UE) 2018/674 de la Commission et à inclure les mises à jour et compléments susmentionnés, ainsi que les nouveautés en matière de normalisation des infrastructures de ravitaillement en gaz naturel et en hydrogène.

Enfin, l'adoption d'un nouveau règlement délégué de la Commission est prévue au quatrième trimestre de 2020 afin de compléter les spécifications techniques relatives aux points de recharge électrique sans fil pour véhicules à moteur et aux points de recharge pour les bus électriques de l’annexe II de la directive 2014/94/UE.

La Commission n'a pas l'intention d'inclure les spécifications techniques concernant l'échange de batterie pour véhicules à moteur, car l'organisme européen de normalisation compétent ne considère pas cette norme comme une priorité pour l'industrie européenne.