

Bruxelles, le 16 juillet 2021
(OR. en)

Dossier interinstitutionnel:
2021/0223(COD)

10877/21
ADD 7

TRANS 478
CLIMA 194
ECOFIN 747
AVIATION 205
MAR 138
ENV 529
ENER 329
CODEC 1100
IND 200
COMPET 556

NOTE DE TRANSMISSION

Origine:	Pour la secrétaire générale de la Commission européenne, Madame Martine DEPREZ, directrice
Date de réception:	15 juillet 2021
Destinataire:	Monsieur Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, secrétaire général du Conseil de l'Union européenne
N° doc. Cion:	SWD(2021) 638 final
Objet:	DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION - RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs accompagnant la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil

Les délégations trouveront ci-joint le document SWD(2021) 638 final.

p.j.: SWD(2021) 638 final



COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 14.7.2021
SWD(2021) 638 final

DOCUMENT DE TRAVAIL DES SERVICES DE LA COMMISSION

RÉSUMÉ DE L'ÉVALUATION

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

accompagnant la

proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil

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

{COM(2021) 559 final} - {SEC(2021) 560 final} - {SWD(2021) 631 final} -
{SWD(2021) 632 final} - {SWD(2021) 637 final}

RÉSUMÉ

La directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs a été adoptée dans le but d'établir un cadre commun de mesures visant à soutenir le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs ouvertes au public dans l'UE. Son objectif était de soutenir la création d'un réseau d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en nombre suffisant, l'interopérabilité des infrastructures, l'information adéquate des consommateurs et une intégration efficace des véhicules dans le réseau électrique.

Principales conclusions

Efficacité: La directive n'a été que peu efficace en ce qui concerne la réalisation de ses objectifs, notamment par le déclenchement d'une action politique au niveau des États membres. La directive et les actes délégués adoptés en vertu de celle-ci ont permis d'adopter à un stade précoce des spécifications techniques relatives aux infrastructures de recharge et de ravitaillement, qui ont contribué à garantir la sécurité des investissements effectués dans les véhicules utilisant des carburants alternatifs et dans les infrastructures destinées à ces carburants. Dans ce contexte, l'adoption d'une norme commune pour les prises de recharge pour véhicules électriques a été particulièrement pertinente et a permis de renforcer la sécurité du marché à long terme. La directive a donc eu un certain impact positif sur l'adoption des véhicules utilisant des carburants alternatifs et l'essor des infrastructures destinées à ces carburants.

Efficience: Les coûts induits par la directive ont été proportionnels aux avantages de sa mise en œuvre et l'évaluation n'a mis en lumière aucun élément indiquant qu'il aurait été possible d'adopter une approche largement plus rentable pour obtenir les mêmes résultats.

Pertinence: La directive est très pertinente, en particulier compte tenu de l'engagement pris par l'UE de réduire les émissions de gaz à effet de serre d'au moins 55 % d'ici à 2030, alors que l'objectif précédent en matière de réduction était de 40 %. Cette révision à la hausse a une incidence significative sur la nécessité d'adopter des carburants renouvelables et bas carbone et des véhicules et infrastructures correspondants. Pour atteindre ces objectifs ambitieux, l'adoption de véhicules à émissions nulles et l'essor d'infrastructures ouvertes au public correspondantes doivent s'accélérer de manière significative dans tous les segments du marché des véhicules utilitaires légers et des véhicules utilitaires lourds, mais aussi dans d'autres modes de transport tels que le transport par voie d'eau et le transport aérien.

Cohérence: Il ressort de l'évaluation qu'il n'y a pas de véritable problème en ce qui concerne la cohérence des politiques intérieures et extérieures de la directive. L'évaluation confirme également que les objectifs généraux et spécifiques de la directive restent pertinents.

Valeur ajoutée de l'UE: L'évaluation confirme que l'intervention au niveau de l'UE présente une valeur ajoutée importante. Les parties prenantes s'accordent à dire que, sans la directive, les marchés des véhicules utilisant des carburants alternatifs et des infrastructures destinées à ces carburants se seraient moins développés. Une action isolée à l'échelon des États membres n'aurait pas abouti au développement d'un marché commun ni à l'adoption connexe de spécifications techniques relatives aux infrastructures et aux véhicules.

Toutefois, les lacunes majeures du cadre d'action actuel sont également manifestes:

- En ce qui concerne la mise en place d'un réseau d'infrastructures pour carburants alternatifs en nombre suffisant, les actions des États membres ne se résument pas à un cadre commun global de mesures prises dans toute l'UE. L'absence d'une méthode détaillée et contraignante permettant aux États membres de calculer les objectifs et d'adopter des mesures a engendré des divergences en ce qui concerne le niveau d'ambition des objectifs fixés et des politiques de soutien au niveau des États membres.
- En ce qui concerne l'établissement d'une interopérabilité totale des infrastructures, l'évaluation souligne que la directive actuelle ne couvre pas correctement certains aspects importants, notamment l'interopérabilité des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour véhicules utilitaires lourds et les services aux utilisateurs.
- En ce qui concerne l'adéquation des informations fournies aux consommateurs et des services de paiement, les consommateurs ne disposent pas d'assez d'informations omniprésentes et de qualité concernant les lieux, la disponibilité et les conditions d'utilisation des infrastructures. Il existe par ailleurs une multitude d'approches en matière de recherche, d'accès, d'utilisation et de paiement, notamment pour les points de recharge, ce qui entraîne des préoccupations persistantes pour les clients, en particulier pour ce qui est des informations sur la disponibilité, la transparence des prix et les services de paiement.

La pratique actuelle de mise en œuvre montre un lien étroit entre la demande de véhicules et la mise en place d'infrastructures. Toutefois, la mise en place d'infrastructures prend du temps et nécessite d'adopter des orientations stratégiques. La fragmentation actuelle du marché intérieur, provoquée par le fait que l'essor des infrastructures pour carburants alternatifs est principalement dû à quelques États membres clés, n'est pas à l'épreuve du temps compte tenu de l'accélération rapide attendue de l'adoption des véhicules dans les années à venir. L'évaluation conclut que la directive actuelle n'est pas ajustée à l'objectif poursuivi compte tenu de l'ambition politique accrue de réduire les émissions dues aux transports à l'horizon 2030, puis 2050.

L'évaluation de la directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs confirme la nécessité de renforcer le cadre d'action au niveau de l'UE pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs afin de répondre à l'ambition climatique accrue de l'UE à l'horizon 2030 et aux besoins de la transition vers la neutralité climatique d'ici à 2050.