

Bruxelles, le 25 mai 2022  
(OR. fr, en)

9111/22

---

**Dossier interinstitutionnel:  
2021/0223(COD)**

---

TRANS 284  
CLIMA 210  
ECOFIN 431  
AVIATION 89  
MAR 112  
ENV 435  
ENER 172  
CODEC 693  
IND 168  
COMPET 335

## RAPPORT

---

Origine:	Secrétariat général du Conseil
Destinataire:	Conseil
N° doc. préc.:	ST 8902/1/22 REV1 ST 10877/21 ADD1-ADD7
N° doc. Cion:	COM(2021) 559 final
Objet:	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 - Orientation générale

---

## I. INTRODUCTION

1. Le 14 juillet 2021, la Commission a soumis au Parlement européen et au Conseil, dans le cadre du paquet "Ajustement à l'objectif 55", une proposition de règlement<sup>1</sup> sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ("AFIR").
2. La proposition est destinée à jouer un rôle central dans la transformation du secteur des transports et la réalisation de la neutralité climatique d'ici 2050, étant donné qu'elle a pour principal objectif de soutenir le déploiement dans toute l'Union d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs ouverte au public dans les secteurs

---

<sup>1</sup> ST 10877/21

du transport routier, de l'aviation et du transport par voie d'eau. Ses principales dispositions visent à répondre aux objectifs suivants:

- i) veiller à ce qu'il existe un réseau d'infrastructures suffisant pour recharger ou ravitailler les véhicules routiers et les navires en carburants alternatifs;
- ii) fournir des solutions de remplacement à l'utilisation des moteurs embarqués (alimentés par des combustibles fossiles) pour les navires à quai et les aéronefs en stationnement, et
- iii) garantir une interopérabilité totale et la convivialité de l'infrastructure.

## **II. EXAMEN PAR LES AUTRES INSTITUTIONS**

3. Le Parlement européen a désigné la commission des transports et du tourisme (TRAN) comme commission responsable de cette proposition et M. Ismail ERTUG (DE, S&D) comme rapporteur. Le Parlement européen devrait adopter sa position en plénière en septembre 2022.
4. Le Comité économique et social européen et le Comité européen des régions ont adopté leur avis sur la proposition susmentionnée respectivement le 9 décembre 2021 et le 26 janvier 2022.
5. Le Sénat du Parlement de la République tchèque, le Parlement roumain et le Parlement autrichien ont adopté des avis sur l'application des principes de subsidiarité et de proportionnalité.

## **III. ETAT DES TRAVAUX AU SEIN DU CONSEIL**

6. Le 16 juillet 2021, le groupe "Transports - Questions intermodales et réseaux" a entamé ses travaux avec une présentation générale de la proposition. L'analyse d'impact réalisée par la Commission<sup>2</sup> a été examinée par le groupe "Transports - Questions intermodales et réseaux" le 3 septembre 2021.
7. Le Conseil TTE (Transports) a tenu, lors de sa réunion du 9 décembre 2021, un débat d'orientation pour déterminer la suite des travaux sur le dossier.
8. Sous présidence française, les discussions ont régulièrement et intensément continué au sein du groupe de travail.

---

<sup>2</sup> ST 10877/21 ADD 3 à 5.

9. Un débat s'est également tenu au sein du Comité des représentants permanents le 13 avril 2022 avec l'objectif d'approfondir la discussion et de recueillir les orientations des États membres quant aux trois aspects suivants:
- i) la recharge électrique des véhicules légers;
  - ii) les objectifs et exigences afférents aux véhicules utilitaires lourds;
  - iii) les objectifs et exigences afférents aux ports maritimes.
10. Compte tenu des positions exprimées par les États membres sur l'ensemble de la proposition de la Commission, le compromis, qui est annexé à ce rapport, a été modifié pour tenir compte de plusieurs demandes fortes. Ces modifications portent principalement sur les aspects suivants:
- a) s'agissant de la recharge électrique des véhicules légers et des véhicules utilitaires lourds (articles 2(2a), 3 et 4):  
Pour ce qui concerne les véhicules légers, des flexibilités ont été introduites concernant la puissance totale des parcs de recharge situés le long du RTE-T, pour tenir compte des situations objectivement différentes en termes de niveau de trafic, en particulier des sections du RTE-T à faible trafic. En complément, à la demande d'un nombre significatif d'États membres, la Présidence a ajouté une possibilité supplémentaire d'accroître la distance maximale entre les parcs de recharge dédiés aux véhicules légers le long des sections du réseau RTE-T à très faible trafic.  
Compte tenu de la forte croissance attendue de la mobilité électrique au regard des objectifs que l'Union s'est fixés, il s'est agi de trouver un équilibre entre, d'une part, le besoin d'assurer une disponibilité suffisante d'infrastructures de recharge pour que tous les conducteurs soient assurés de trouver un point de recharge à intervalle régulier compatible avec l'autonomie de ces véhicules et le haut niveau de service attendu sur le RTE-T et, d'autre part, la nécessité d'investir efficacement en évitant des équipements surdimensionnés au regard du trafic. Une disposition a également été introduite pour permettre aux États membres, sur décision de la Commission, de cesser d'appliquer les exigences prévues par le projet de règlement en termes de puissance de recharge électrique fournie par le biais des points de recharge pour chaque véhicule électrique immatriculé sur le territoire d'un État membre ou d'appliquer des niveaux d'exigence moins élevés lorsque la part de véhicules

électriques immatriculés excède un certain seuil et qu'il est démontré que ces exigences ont des effets néfastes sur l'investissement privé.

Pour ce qui concerne les véhicules utilitaires lourds électriques, compte tenu du fait que des développements sont attendus dans les toutes prochaines années notamment concernant les normes de recharge et que le niveau de développement du marché est moins avancé que pour les véhicules légers, une approche progressive en termes de déploiement de l'infrastructure, encourageant une logique de corridor, a été retenue commençant en 2025 avec l'objectif de couvrir l'intégralité des routes situées sur le RTE-T en 2030. En complément, des flexibilités concernant la puissance totale des parcs de recharge situés le long du RTE-T ont été introduites pour les mêmes raisons que pour les véhicules légers sur les sections du RTE-T à faible trafic. Enfin, à la demande d'un nombre significatif d'États membres, la Présidence a ajouté une possibilité supplémentaire d'accroître la distance maximale entre les parcs de recharge dédiés aux poids lourds le long des sections du réseau RTE-T à très faible trafic. En effet, les coûts des stations de recharge pour poids lourds sont beaucoup plus élevés que pour les véhicules légers et le transport par véhicules lourds étant principalement organisé dans le cadre d'activités professionnelles, les usagers sont moins sujets aux craintes liées à l'autonomie des véhicules.

Ces flexibilités seront régulièrement évaluées par les États membres, notifiées à la Commission qui pourra les réexaminer à l'occasion des révisions futures.

En outre, pour l'ensemble des véhicules routiers, la possibilité de prendre en compte des stations situées jusqu'à 3 kilomètres des entrées ou sorties du RTE-T a également été introduite pour s'adapter aux différentes situations dans l'Union.

- b) s'agissant du ravitaillement en hydrogène des véhicules routiers (article 6): pour assurer que les investissements puissent être les plus efficaces possibles et pour s'adapter aux développements technologiques, il a été décidé, à ce stade, de concentrer les exigences sur le déploiement d'une infrastructure de ravitaillement en hydrogène gazeux le long du réseau central du RTE-T avec une attention particulière pour les nœuds urbains et les hubs multimodaux. Les développements de ce secteur seront régulièrement évalués par la Commission pour adapter et compléter les exigences au fur et à mesure;

- c) s'agissant de l'ergonomie de l'infrastructure de recharge électrique (article 5) et de ravitaillement en hydrogène (article 7): les besoins des usagers concernant les différentes options de paiement et d'affichage des prix ont été pleinement pris en compte tout en limitant les investissements disproportionnés, notamment sur les infrastructures existantes;
- d) s'agissant de l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes (article 9): les dispositions ont notamment été rendues parfaitement cohérentes avec la proposition FuelEUMaritime, en particulier les exemptions;
- e) s'agissant de la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement (article 12): les dispositions ont été clarifiées et il a été tenu compte des contraintes des petits aéroports;
- f) s'agissant de l'établissement des cadres d'action nationaux (article 13) et des rapports (article 14 et annexe I): les dispositions ont été rationalisées;
- g) s'agissant de la procédure de suivi de progrès (article 16), elle a été clarifiée;
- h) s'agissant de l'information des utilisateurs (article 17), les dispositions ont été précisées et clarifiées;
- i) s'agissant de la fourniture des données (article 18), les dispositions ont été précisées et rendues cohérentes avec la proposition de directive STI et l'articulation avec cette directive a été clarifiée;
- j) s'agissant des spécifications techniques communes (article 19 et annexe II), l'article et l'annexe ont été simplifiés et clarifiés;
- k) s'agissant de la clause de réexamen (article 22), son contenu a été précisé notamment en introduisant un réexamen spécifique aux poids lourds à court terme compte tenu des développements importants attendus;
- l) enfin, une date d' application du règlement (article 24) a été introduite.

11. Lors de sa session le 18 et 20 mai, le Comité des représentants permanents a examiné et approuvé le texte qui figure dans l'annexe de la présente note, en vue d'une orientation générale.

#### IV. CONCLUSION

12. Au vu de ce qui précède, le Conseil est invité à dégager une orientation générale sur la proposition de règlement<sup>3</sup> sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE, se basant sur le compromis figurant à l'annexe du présent rapport.

---

---

<sup>3</sup> ST 10877/21

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**

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LE PARLEMENT EUROPÉEN ET LE CONSEIL DE L'UNION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, et notamment son article 91,

vu la proposition de la Commission européenne,

après transmission du projet d'acte législatif aux parlements nationaux,

vu l'avis du Comité économique et social européen<sup>4</sup>,

vu l'avis du Comité des régions<sup>5</sup>,

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

---

<sup>4</sup> JO C du [...], p. [...].

<sup>5</sup> JO C du [...], p. [...].

- (1) La directive 2014/94/UE<sup>6</sup> a établi un cadre pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La communication de la Commission sur l'application de cette directive<sup>7</sup> met en évidence le développement inégal des infrastructures de recharge et de ravitaillement dans l'Union et le manque d'interopérabilité et de convivialité. Elle fait apparaître que l'absence d'une méthode commune claire pour la fixation des objectifs chiffrés et l'adoption de mesures au titre des cadres d'action nationaux requis par la directive 2014/94/UE a conduit à une situation dans laquelle le niveau d'ambition en ce qui concerne la fixation des objectifs chiffrés et les politiques de soutien varie fortement d'un État membre à l'autre.
- (2) Divers instruments du droit de l'Union fixent déjà des objectifs chiffrés pour les carburants renouvelables. La directive 2018/2001/UE<sup>8</sup> a notamment fixé l'objectif d'une part de marché de 14 % d'énergies renouvelables dans les carburants destinés aux transports.
- (3) Le règlement (UE) 2019/631<sup>9</sup> et le règlement (UE) 2019/1242<sup>10</sup> établissent déjà des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs ainsi que pour certains véhicules utilitaires lourds. Ces instruments devraient accélérer l'adoption, en particulier, des véhicules à émissions nulles et créer ainsi une demande d'infrastructures de recharge et de ravitaillement.

---

<sup>6</sup> Directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs (JO L 307 du 28.10.2014, p. 1).

<sup>7</sup> COM(2020) 789 final.

<sup>8</sup> Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

<sup>9</sup> Règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, et abrogeant les règlements (CE) n° 443/2009 et (UE) n° 510/2011 (JO L 111 du 25.4.2019, p. 13).

<sup>10</sup> Règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO2 pour les véhicules utilitaires lourds neufs et modifiant les règlements (CE) n° 595/2009 et (UE) 2018/956 du Parlement européen et du Conseil et la directive 96/53/CE du Conseil (JO L 198 du 25.7.2019, p. 202).

- (4) Les initiatives ReFuelEU Aviation<sup>11</sup> et FuelEU Maritime<sup>12</sup> devraient stimuler la production et l'utilisation de carburants alternatifs durables dans les transports aériens et maritimes. Si les exigences en matière d'utilisation de carburants durables d'aviation peuvent s'appuyer dans une large mesure sur l'infrastructure de ravitaillement existante, des investissements sont nécessaires pour la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement. L'initiative FuelEU Maritime fixe des exigences, notamment en ce qui concerne l'utilisation de l'alimentation électrique à quai, qui ne peuvent être satisfaites que si un niveau adéquat d'alimentation électrique à quai est déployé dans les ports du RTE-T. Toutefois, ces initiatives ne comportent pas de dispositions relatives à l'infrastructure requise pour les carburants, qui est une condition préalable à la réalisation des objectifs poursuivis.
- (5) Par conséquent, tous les modes de transport devraient être traités dans un instrument unique englobant toute une gamme de carburants alternatifs. L'utilisation de technologies de propulsion à émissions nulles se situe à des stades de maturité différents en fonction des modes de transport. En particulier, dans le secteur routier, les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables sont en plein essor. Les véhicules routiers à pile à hydrogène sont également disponibles sur le marché. En outre, de petits navires électriques à batterie ou propulsés à l'hydrogène, ainsi que des trains à pile à hydrogène, sont actuellement déployés dans le cadre de différents projets et d'opérations commerciales initiales, un déploiement commercial à grande échelle étant prévu dans les prochaines années. En revanche, les secteurs de l'aviation et du transport par voie d'eau restent tributaires des carburants liquides et gazeux, car les solutions de propulsion à faibles émissions et à émissions nulles ne devraient arriver sur le marché que vers 2030, et plus tard encore pour le secteur de l'aviation, la phase de commercialisation à grande échelle tardant à venir. L'utilisation de carburants fossiles gazeux ou liquides n'est possible que si elle s'inscrit clairement dans une trajectoire de décarbonation conforme à l'objectif à long terme de neutralité climatique de l'Union, supposant un recours croissant aux mélanges de carburants fossiles et de carburants renouvelables, tels que le biométhane, les biocarburants avancés ou les carburants gazeux et liquides paraffiniques, de synthèse, renouvelables et bas carbone, ou au remplacement des premiers par les seconds.

---

<sup>11</sup> COM(2021) 561.

<sup>12</sup> COM(2021) 562.

- (6) Ces biocarburants, carburants paraffiniques et carburants de synthèse, qui remplacent le diesel, l'essence et le carburant d'aviation, peuvent être produits à partir de différentes matières premières et peuvent être mélangés aux carburants fossiles dans des proportions très élevées. Ils peuvent, sur le plan technique, être utilisés dans les technologies de véhicules actuelles moyennant des adaptations mineures. Le méthanol renouvelable peut également être utilisé en navigation intérieure et dans les transports maritimes à courte distance. Les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques peuvent contribuer à réduire l'utilisation des carburants fossiles dans l'approvisionnement en énergie des transports. Tous ces carburants peuvent être distribués, entreposés et utilisés dans le cadre de l'infrastructure existante ou, le cas échéant, avec des infrastructures du même type.
- (7) Le méthane liquéfié va probablement conserver sa place dans le transport maritime, où il n'existe actuellement aucune technologie de propulsion à émissions nulles qui soit économiquement viable. Selon la communication sur la stratégie de mobilité durable et intelligente, les navires de mer à émissions nulles seront prêts à être commercialisés d'ici 2030. La reconversion de la flotte devrait se faire progressivement en raison de la longue durée de vie des navires. Contrairement au transport maritime, dans le cas de la navigation intérieure, où les bateaux sont généralement plus petits et les distances plus courtes, les technologies de propulsion à émissions nulles, comme l'hydrogène et l'électricité, devraient pénétrer plus rapidement sur les marchés. Le méthane liquéfié ne devrait plus jouer un rôle important dans ce secteur. La décarbonation par mélange ou par remplacement des carburants destinés aux transports tels que le méthane liquéfié doit aller croissant, en utilisant, par exemple, du biométhane liquéfié ou des carburants gazeux de synthèse renouvelables et bas carbone. Ces carburants décarbonés peuvent être utilisés dans les mêmes infrastructures que les carburants gazeux fossiles, permettant ainsi une transition progressive vers les carburants décarbonés.
- (8) Dans le secteur du transport routier lourd, les camions fonctionnant au méthane liquéfié sont arrivés à maturité complète. D'une part, les scénarios communs qui sous-tendent la stratégie de mobilité durable et intelligente et le plan cible en matière de climat, ainsi que les scénarios de modélisation révisés du paquet "Ajustement à l'objectif 55", laissent à penser que les carburants gazeux, qui seront de plus en plus décarbonés, joueront un rôle limité dans le transport routier lourd, en particulier dans le segment du transport à longue distance. En outre, les véhicules fonctionnant au GPL et au GNC, pour lesquels il existe déjà un réseau d'infrastructures suffisant dans toute l'Union, devraient être progressivement remplacés par des systèmes de propulsion à émissions nulles et, par conséquent, seule une politique ciblée limitée de déploiement d'infrastructures pour le méthane liquéfié capables de fournir également des carburants décarbonés est jugée nécessaire pour combler les lacunes subsistant dans les principaux réseaux.

- (8 *bis*) Le présent règlement devrait fixer des objectifs minimaux contraignants pour le déploiement d'infrastructures de recharge ou de ravitaillement ouvertes au public pour les véhicules routiers.
- (8 *ter*) Les points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public comprennent, par exemple, les points de recharge ou de ravitaillement privés ouverts au public qui sont situés sur des propriétés publiques ou privées, comme les parkings publics ou les parkings de supermarchés. Un point de recharge ou de ravitaillement situé sur une propriété privée qui est ouverte au grand public devrait être considéré comme étant ouvert au public, même dans les cas où l'accès est limité à un certain groupe d'utilisateurs, par exemple les clients. Les points de recharge ou de ravitaillement des systèmes de partage de véhicules ne devraient être considérés comme étant ouverts au public que s'ils autorisent explicitement l'accès des utilisateurs tiers. Les points de recharge ou de ravitaillement situés sur des propriétés privées dont l'accès est limité à un cercle restreint et déterminé de personnes, comme les parkings des bâtiments de bureaux auxquels seuls les employés ou les personnes autorisées ont accès, ne devraient pas être considérés comme des points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public.
- (8 *quater*) Une station de recharge est l'installation physique destinée à la recharge des véhicules électriques. Chaque station est dotée d'une puissance de sortie théorique maximale, exprimée en kW, et dispose d'au moins un point de recharge pouvant desservir un seul véhicule à la fois. Le nombre de points de recharge d'une station de recharge détermine le nombre de véhicules qui peuvent être rechargés à cette station à un moment donné. Lorsque plus d'un véhicule se recharge à cette station de recharge à un moment donné, la puissance de sortie maximale est répartie entre les différents points de recharge, de sorte que la puissance fournie à chaque point de recharge individuel est inférieure à la puissance de sortie de cette station. Un parc de recharge est constitué d'une ou de plusieurs stations de recharge situées en un lieu spécifique, et comprend, le cas échéant, les parcs de stationnement réservés qui leur sont adjacents. En ce qui concerne les objectifs fixés dans le présent règlement pour les parcs de recharge, la puissance de sortie minimale requise pour ces parcs de recharge pourrait être fournie par une ou plusieurs stations de recharge.

- (9) Le déploiement d'infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules utilitaires légers électriques est inégal dans l'Union. La persistance d'une répartition inégale compromettrait l'adoption de ces véhicules, limitant ainsi la connectivité à travers l'Union. Laisser les ambitions et les approches stratégiques nationales diverger ne permettra pas de créer la sécurité à long terme nécessaire à un investissement commercial substantiel. Il convient donc de fixer des objectifs minimaux contraignants au niveau national pour fournir aux États membres des orientations stratégiques et compléter les cadres d'action nationaux. Cette approche devrait combiner des objectifs nationaux fondés sur la flotte et des objectifs fondés sur la distance pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Les objectifs nationaux fondés sur la flotte devraient garantir que l'adoption des véhicules dans chaque État membre s'accompagne du déploiement d'un nombre suffisant d'infrastructures de recharge ouvertes au public. Les objectifs fondés sur la distance pour le réseau RTE-T devraient garantir une couverture totale des points de recharge électrique le long des principaux réseaux routiers de l'Union et permettre ainsi des déplacements aisés et fluides dans toute l'Union.
- (10) Les objectifs nationaux fondés sur la flotte devraient être définis sur la base du nombre total de véhicules électriques immatriculés dans l'État membre concerné, selon une méthode commune qui tienne compte des progrès technologiques tels que l'augmentation de l'autonomie des véhicules électriques ou la pénétration croissante sur le marché des points de recharge rapide, qui permettent de recharger un plus grand nombre de véhicules par point de recharge que les points de recharge normaux. La méthode doit également tenir compte des différents modes de recharge des véhicules électriques à batterie et des véhicules hybrides rechargeables. Une méthode qui définit les objectifs nationaux fondés sur la flotte en prenant comme référence la puissance de sortie maximale totale de l'infrastructure de recharge ouverte au public devrait offrir une certaine marge de manœuvre pour permettre la mise en place de différentes technologies de recharge dans les États membres.

- (11) La mise en œuvre dans les États membres devrait garantir l'installation d'un nombre suffisant de points de recharge ouverts au public, en particulier dans les stations de transport public, telles que les terminaux portuaires de passagers, les aéroports ou les gares. Un nombre suffisant de points de recharge rapide ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires légers devrait également être déployé pour améliorer le confort des consommateurs, en particulier sur le réseau RTE-T, afin de garantir une connectivité transfrontalière totale et de permettre aux véhicules électriques de circuler dans toute l'Union. Le déploiement d'infrastructures de recharge ouvertes au public devrait principalement résulter d'investissements du marché privé. Toutefois, les États membres peuvent, sous réserve des exigences du droit de l'Union en matière d'aides d'État, soutenir le déploiement de l'infrastructure nécessaire dans les cas où les conditions du marché exigent un soutien public jusqu'à ce qu'un marché pleinement concurrentiel soit établi.
- (11 *bis*) En fonction des circonstances particulières dans un État membre, l'obligation de fournir, par l'intermédiaire de stations de recharge ouvertes au public, des puissances de sortie totales fixes pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé pourrait ne plus se justifier si elle a des effets négatifs, en décourageant les investissements privés, notamment en raison d'un risque d'offre excédentaire à moyen terme. Ce risque pourrait être lié au fait qu'un grand nombre de points de recharge privés ont été installés et répondent aux besoins des utilisateurs ou que le taux d'utilisation des stations de recharge ouvertes au public est bas par rapport aux hypothèses initiales, avec pour conséquence que la puissance de sortie totale disponible par l'intermédiaire des stations de recharge ouvertes au public a atteint un niveau disproportionnellement élevé par rapport à l'utilisation réelle de ces stations. Dans ce cas, l'État membre concerné devrait pouvoir demander l'autorisation d'appliquer des exigences inférieures à celles fixées dans le présent règlement en ce qui concerne le niveau de puissance de sortie totale ou de cesser d'appliquer ces exigences. La part des véhicules utilitaires légers électriques à batterie par rapport à la flotte totale de véhicules utilitaires légers immatriculés sur le territoire d'un État membre devrait avoir atteint au moins 20 %. L'État membre devrait dûment justifier sa demande.

- (13) Les véhicules utilitaires lourds électriques ont besoin d'une infrastructure de recharge sensiblement différente de celle des véhicules utilitaires légers. Cependant, à l'heure actuelle, il n'existe pratiquement aucune infrastructure ouverte au public destinée aux véhicules utilitaires lourds électriques dans l'Union. Une approche combinée associant des objectifs fondés sur la distance le long du réseau RTE-T, opérant la distinction appropriée entre le réseau central du RTE-T et le réseau global du RTE-T, des objectifs pour les infrastructures de recharge de nuit et des objectifs pour les nœuds urbains, ou leurs alentours, devrait permettre de garantir une couverture suffisante en infrastructures ouvertes au public pour les véhicules utilitaires lourds électriques dans l'ensemble de l'Union afin d'accompagner l'adoption attendue des véhicules utilitaires lourds électriques à batterie par le marché.
- (14) Un nombre suffisant de points de recharge rapide ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds devrait être déployé le long du réseau RTE-T afin de garantir une connectivité totale dans toute l'Union. Cette infrastructure devrait être dotée d'une puissance de sortie suffisante pour permettre la recharge du véhicule pendant le temps de pause légal du conducteur. Afin de tenir compte du temps nécessaire à la planification, à la conception et à la mise en œuvre des infrastructures de recharge, qui peuvent inclure l'extension ou la modernisation du réseau électrique dans certaines zones, l'acquisition de terrains, les autorisations environnementales et/ou la passation de marchés publics, et afin de s'adapter à l'adoption progressive des véhicules utilitaires lourds électriques, il convient de déployer progressivement, à partir de 2025, des infrastructures de recharge ouvertes au public pour ces véhicules afin de couvrir l'ensemble du réseau RTE-T d'ici à 2030.
- (14 bis) Pour le déploiement d'infrastructures de recharge électrique le long du réseau routier RTE-T, toutes les stations de recharge électrique à déployer le long du réseau routier RTE-T devraient être situées sur la route du RTE-T ou à 3 km maximum de la sortie la plus proche d'une route du RTE-T.

- (14 *ter*) Certains États membres sont en train de moderniser des tronçons du réseau RTE-T afin de satisfaire aux exigences énoncées dans le règlement (UE) n° 1315/2013<sup>13</sup>. Dans le cadre de la modernisation du réseau entreprise pour satisfaire auxdites exigences, les États membres devraient s'efforcer de veiller à ce que les exigences relatives au déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement sur le réseau RTE-T énoncées dans le présent règlement soient mises en œuvre de manière globale afin d'éviter les actifs délaissés et de façon à assurer une mise en œuvre coordonnée des deux règlements.
- (15) L'infrastructure de recharge le long du réseau RTE-T devrait être complétée par une infrastructure de recharge rapide ouverte au public dans les nœuds urbains ou à proximité de ceux-ci. Cette infrastructure est nécessaire notamment pour offrir des possibilités de recharge aux camions de livraison et permettre la recharge à destination des camions parcourant de longue distance, mais l'objectif national fondé sur la flotte devrait prévoir des points de recharge pour les véhicules utilitaires légers également dans les zones urbaines. En plus des points de recharge rapide le long du réseau et dans les nœuds urbains ou à proximité de ceux-ci, les véhicules utilitaires lourds devraient également pouvoir utiliser des infrastructures de recharge ouvertes au public pour la recharge de nuit le long du réseau de transport principal, afin de soutenir spécifiquement l'électrification du secteur du transport à longue distance.

---

<sup>13</sup> Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

(15 bis) Afin d'éviter des investissements qui seraient disproportionnés par rapport aux volumes de trafic le long de certaines routes du RTE-T, les États membres devraient être en mesure de prévoir qu'un parc dessert les deux sens de circulation tout en satisfaisant aux autres exigences applicables en matière de distance, de puissance de sortie et de nombre de points de recharge dans les parcs qui sont applicables à un seul sens de circulation, ou de réduire la puissance de sortie totale des parcs de recharge réservés aux véhicules utilitaires légers ou lourds situés le long des routes RTE-T où le volume de trafic des véhicules utilitaires légers ou lourds est limité et où l'infrastructure de recharge ne peut se justifier d'un point de vue socioéconomique au vu du rapport coûts-avantages. À cette même fin, les États membres devraient également être en mesure d'autoriser un intervalle maximal plus important entre les parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires légers ou lourds, situés sur les routes du réseau central du RTE-T où le volume de trafic est très limité.

(15 bis2) Compte tenu de la géographie insulaire de Chypre, de l'absence de connexion terrestre avec d'autres États membres et avec le continent, ainsi que de la faible étendue de son réseau routier RTE-T, le trafic longue distance de poids lourds dans cet État membre est limité. En outre, compte tenu du faible kilométrage journalier des véhicules utilitaires lourds électriques dans cet État membre, les besoins de recharge de ces véhicules seront principalement couverts par des capacités de recharge de nuit dans des lieux privés, tels que des dépôts. Chypre serait donc soumise à des obligations disproportionnées et inutiles si elle devait assurer une couverture minimale des parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds sur son territoire qui soit d'un niveau identique à celui fixé par le présent règlement en ce qui concerne la puissance de sortie totale des parcs situés le long du réseau RTE-T et l'intervalle maximal entre ces parcs. Par conséquent, Chypre devrait pouvoir soumettre à la Commission une demande motivée d'autorisation pour appliquer des exigences moins strictes à cet égard, à condition qu'une telle demande, s'il y est fait droit, n'entrave pas la circulation des véhicules utilitaires lourds électriques dans cet État membre.

- (15 *ter*) Les propriétaires de véhicules électriques devraient utiliser dans une large mesure les points de recharge dans leurs propres locaux ou dans les parkings collectifs des bâtiments résidentiels et non résidentiels. Bien que le déploiement de l'infrastructure de raccordement et des points de recharge dans ces bâtiments soit réglementé par la directive 2010/31/UE, les États membres devraient tenir compte de la disponibilité de ces infrastructures privées lorsqu'ils planifient le déploiement de points de recharge ouverts au public.
- (16) Le déploiement d'une infrastructure de recharge pour les véhicules utilitaires lourds est tout aussi important dans les lieux privés, tels que les dépôts privés et les centres logistiques, pour permettre la recharge de nuit et à destination. Les pouvoirs publics peuvent prendre des mesures lors de la mise en place de leurs cadres d'action nationaux révisés afin que les infrastructures adéquates soient mises à disposition pour la recharge de nuit et à destination.
- (19) La possibilité de développer des services numériques avancés, y compris des solutions de paiement contractuel, et de garantir la transparence de l'information des utilisateurs par des moyens numériques dépend du déploiement de points de recharge intelligents et connectés qui appuient la création d'une infrastructure interopérable et connectée<sup>14</sup>. Ces points de recharge intelligents devraient comporter un ensemble d'attributs physiques et de spécifications techniques (matériel et logiciel) nécessaires pour envoyer et recevoir des données de manière dynamique, facilitant le flux d'informations entre les acteurs du marché qui dépendent de ces données pour développer pleinement l'expérience de recharge, notamment les exploitants de points de recharge, les prestataires de services de mobilité, les plateformes d'itinérance de la recharge électrique, les gestionnaires de réseaux de distribution et, finalement, les consommateurs finaux.

---

<sup>14</sup> Conformément aux principes énoncés dans la communication "Cadre d'interopérabilité européen – Stratégie de mise en œuvre", COM(2017) 134 final.

- (20) Les systèmes intelligents de mesure, tels qu'ils sont définis dans la directive (UE) 2019/944<sup>15</sup>, permettent de produire des données dynamiques, ce qui est nécessaire pour assurer la stabilité du réseau et encourager une utilisation rationnelle des services de recharge. En fournissant une mesure de la consommation d'énergie de manière dynamique et des informations précises et transparentes sur le coût, ils encouragent, en combinaison avec des points de recharge intelligents, la recharge à des moments où la demande générale d'électricité est faible et où les prix de l'énergie sont bas. L'utilisation des systèmes intelligents de mesure en combinaison avec des points de recharge intelligents peut optimiser la recharge, offrant ainsi des avantages pour le système électrique et pour l'utilisateur final. Les États membres devraient encourager l'utilisation de systèmes intelligents de mesure pour la recharge des véhicules électriques dans les stations de recharge ouvertes au public, lorsque cela est techniquement réalisable et économiquement rationnel, et veiller à ce que ces systèmes soient conformes aux exigences énoncées à l'article 20 de la directive (UE) 2019/444.
- (21) Face à l'augmentation du nombre de véhicules électriques dans les transports routiers, ferroviaires, maritimes et autres, les opérations de recharge devront être optimisées et gérées de manière à ne pas provoquer de congestion et à tirer pleinement parti de la disponibilité d'électricité renouvelable et des faibles prix de l'électricité dans le système. La recharge intelligente, en particulier, peut faciliter l'intégration plus poussée des véhicules électriques dans le système électrique, car elle permet une participation active de la demande par agrégation et par réaction au prix. L'intégration du système peut également être facilitée par la recharge bidirectionnelle (de véhicule à réseau). Tous les points de recharge normaux, construits ou rénovés après la date d'application du présent règlement, où les véhicules sont généralement stationnés pendant une plus longue période devraient donc permettre la recharge intelligente.

---

<sup>15</sup> Directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE (JO L 158 du 14.6.2019, p. 125).

- (22) Le développement de l'infrastructure pour les véhicules électriques, l'interaction de cette infrastructure avec le système électrique, ainsi que les droits et responsabilités dévolus aux différents acteurs du marché de la mobilité électrique, doivent être conformes aux principes établis par la directive (UE) 2019/944. En ce sens, les gestionnaires de réseaux de distribution devraient coopérer, sur une base non discriminatoire, avec toute personne qui met en place ou exploite des points de recharge ouverts au public. L'accès des fournisseurs d'électricité de l'Union aux points de recharge devrait être sans préjudice des dérogations visées à l'article 66 de la directive (UE) 2019/944.
- (23) La mise en place et l'exploitation des points de recharge pour les véhicules électriques devraient se faire dans un cadre concurrentiel, la possibilité de déployer ou d'exploiter des infrastructures de recharge étant donnée à toutes les parties intéressées. Compte tenu du nombre limité d'emplacements alternatifs sur les autoroutes, les concessions autoroutières existantes, telles que celles accordées pour les stations de ravitaillement classiques ou les aires de repos, constituent une source de préoccupation particulière, car elles peuvent s'étendre sur de très longues périodes et parfois même ne pas être assorties d'une date de fin précise. Les États membres devraient s'efforcer, dans la mesure du possible et conformément à la directive (UE) 2014/23<sup>16</sup>, d'attribuer de manière concurrentielle de nouvelles concessions spécifiquement destinées aux stations de recharge situées sur les aires de repos autoroutières existantes ou adjacentes à celles-ci, afin de limiter le coût de déploiement et d'ouvrir la voie à de nouveaux entrants sur le marché.

---

<sup>16</sup> Directive 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil du 26 février 2014 sur l'attribution de contrats de concession (JO L 94 du 28.3.2014, p. 1).

- (24) La transparence des prix est essentielle pour garantir une recharge et un ravitaillement faciles et fluides. Les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs devraient recevoir des informations précises sur les prix avant le début du service de recharge ou de ravitaillement. Les prix devraient être communiqués d'une manière clairement structurée afin de permettre aux utilisateurs finaux de distinguer les différents éléments du prix facturés par l'opérateur pour calculer le prix d'une session de recharge et anticiper le coût total. Cette exigence ne devrait pas porter atteinte au droit des États membres de déterminer le prix unitaire applicable de l'électricité rechargée à partir d'une station de recharge conformément à la directive 98/6/CE.
- (25) De nouveaux services apparaissent, pour faciliter l'utilisation des véhicules électriques, et constituent une base pour le développement de services d'intégration du réseau. Les incitations mises en place par les États membres ainsi que les mesures contraignantes telles que la capacité d'itinérance obligatoire sur les points de recharge désignés jouent un rôle important dans le développement de ces services. Les entités qui proposent ces services, comme les prestataires de services de mobilité, devraient pouvoir opérer dans des conditions de marché équitables. En particulier, les exploitants de points de recharge ne devraient pas accorder un traitement indûment préférentiel à l'un de ces prestataires de services, par exemple par une différenciation injustifiée des prix susceptible d'entraver la concurrence et de se traduire en définitive par des prix plus élevés pour les consommateurs. La Commission devrait surveiller l'évolution du marché de la recharge. Lors du réexamen du règlement, la Commission prendra des mesures si l'évolution du marché l'exige, par exemple en cas de limitations des services pour les utilisateurs finaux ou de pratiques commerciales susceptibles de restreindre la concurrence.

- (26) Les véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène affichent actuellement des taux de pénétration du marché très faibles. Toutefois, la mise en place d'une infrastructure de ravitaillement en hydrogène suffisante est essentielle pour permettre le déploiement à grande échelle de véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène, comme le prévoit la communication de la Commission "Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre"<sup>17</sup>. À l'heure actuelle, les points de ravitaillement en hydrogène ne sont déployés que dans quelques États membres et ne sont en grande partie pas adaptés aux véhicules utilitaires lourds, ce qui ne favorise pas la circulation des véhicules à hydrogène dans l'Union. La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement des points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public devrait garantir le déploiement d'un réseau suffisamment dense de points de ravitaillement en hydrogène sur l'ensemble du réseau central du RTE-T, afin de permettre aux véhicules utilitaires légers et lourds fonctionnant à l'hydrogène de se déplacer sans discontinuité dans toute l'Union. Pour le déploiement et l'emplacement des infrastructures de ravitaillement en hydrogène le long du réseau RTE-T, toutes les stations de ravitaillement en hydrogène à déployer le long du réseau routier RTE-T devraient être situées sur une route du RTE-T ou à 10 km maximum de la sortie la plus proche d'une route du RTE-T.
- (27) Pour faire en sorte que les véhicules fonctionnant à l'hydrogène puissent être ravitaillés sur le lieu de leur destination ou à proximité de celle-ci, laquelle est généralement située dans une zone urbaine, les États membres devraient analyser le meilleur emplacement pour les stations de ravitaillement et, dans ce contexte, envisager le déploiement de ces stations dans des nœuds urbains, tels qu'ils sont définis dans le règlement (UE) n° 1315/2013, ou à proximité de ceux-ci, ou dans des pôles multimodaux, étant donné que ces derniers constituent non seulement la destination habituelle des véhicules utilitaires lourds, mais ils pourraient également alimenter en hydrogène d'autres modes de transport, tels que le rail et la navigation intérieure.

---

<sup>17</sup> COM(2020) 301 final.

- (28) Au stade précoce du déploiement sur le marché, un certain niveau d'incertitude subsiste quant au type de véhicules qui arriveront sur le marché et au type de technologies qui vont se généraliser. Comme indiqué dans la communication de la Commission intitulée "Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre"<sup>18</sup>, c'est dans le segment des véhicules utilitaires lourds que la probabilité d'un déploiement de masse précoce des véhicules à hydrogène est jugée la plus grande. Par conséquent, l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène devrait, dans un premier temps, s'adresser en priorité à ce segment tout en permettant aux véhicules utilitaires légers de se ravitailler dans des stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public. Afin de garantir l'interopérabilité, toutes les stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public devraient au moins fournir de l'hydrogène gazeux à 700 bars. Le déploiement de l'infrastructure devrait également tenir compte de l'émergence de nouvelles technologies, telles que l'hydrogène liquide, qui offrent une plus grande autonomie aux véhicules utilitaires lourds et constituent le choix technologique privilégié de certains constructeurs automobiles.
- (29) Un certain nombre de points de ravitaillement en méthane liquéfié sont implantés dans l'Union et constituent déjà une base pour la circulation des véhicules utilitaires lourds fonctionnant au méthane liquéfié. Le réseau central du RTE-T devrait rester le point de départ pour le déploiement de l'infrastructure du méthane liquéfié, et progressivement du biométhane liquéfié, car il couvre les principaux flux de trafic et garantit une connectivité transfrontalière dans toute l'Union. Dans la directive 2014/94/UE, il avait été recommandé d'installer de tels points de ravitaillement tous les 400 km sur le réseau central du RTE-T, mais certaines lacunes ponctuelles subsistent dans la réalisation de cet objectif. Les États membres devraient atteindre cet objectif d'ici 2025 et combler les lacunes qui subsistent, après quoi l'objectif devrait cesser de s'appliquer.

---

<sup>18</sup> COM(2020) 301 final.

- (30) Les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs devraient pouvoir recharger ou ravitailler leur véhicule sur une base ad hoc et payer facilement et aisément à tous les points de recharge et de ravitaillement ouverts au public, sans devoir conclure un contrat avec l'exploitant du point de recharge ou de ravitaillement ou avec un prestataire de services de mobilité. Par conséquent, dans le cas d'une recharge ou d'un ravitaillement ad hoc, tous les points de recharge et de ravitaillement ouverts au public devraient accepter les instruments de paiement qui sont largement utilisés dans l'Union, et notamment les paiements électroniques effectués par l'intermédiaire des terminaux et dispositifs utilisés aux fins des services de paiement. L'application dans le temps de cette obligation devrait être différée pour les infrastructures déployées avant que le présent règlement ne commence à s'appliquer. Ce mode de paiement ad hoc devrait toujours être mis à la disposition des consommateurs, même lorsque des paiements contractuels sont proposés au point de recharge ou de ravitaillement.
- (31) Les infrastructures de transport devraient favoriser une mobilité et une accessibilité sans discontinuité pour tous les usagers, y compris les personnes handicapées et les personnes âgées. En principe, les sites de toutes les stations de recharge et de ravitaillement, ainsi que les stations de recharge et de ravitaillement elles-mêmes, devraient être conçus de manière à pouvoir être utilisés par le public le plus large possible, en particulier par les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées. Ainsi, il conviendrait par exemple de prévoir un espace suffisant autour de l'aire de stationnement, de veiller à ce que la station de recharge ne soit pas installée sur une surface bordurée, de faire en sorte que les boutons ou l'écran de la station de recharge soient à une hauteur appropriée et de s'assurer que le poids des câbles de recharge et de ravitaillement soit tel que les personnes dont la force est limitée puissent les manipuler facilement. En outre, l'interface utilisateur des stations de recharge correspondantes devrait être accessible. En ce sens, les exigences d'accessibilité énoncées dans la directive (UE) 2019/882<sup>19</sup> devraient être applicables aux infrastructures de recharge et de ravitaillement.

---

<sup>19</sup> Directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil du 17 avril 2019 relative aux exigences en matière d'accessibilité applicables aux produits et services (JO L 151 du 7.6.2019, p. 70).

- (32) Les installations électriques à quai peuvent être utilisées pour le transport maritime et la navigation intérieure comme source d'énergie propre et contribuer à réduire les incidences environnementales des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure. Dans le cadre de l'initiative FuelEU Maritime, les exploitants de porte-conteneurs et de navires à passagers doivent se conformer à des dispositions visant à réduire les émissions lors des amarrages à quai. La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement devrait garantir au secteur une alimentation électrique à quai suffisante pour les navires amarrés à quai dans les ports maritimes du réseau central et du réseau global du RTE-T pour se conformer à ces exigences. Par conséquent, le présent règlement fixe des objectifs clairs pour le déploiement d'infrastructures électriques à quai dans les ports du RTE-T. Étant donné que les États membres ont différents modèles de gouvernance pour les ports, ils peuvent décider, pour atteindre ces objectifs, de déployer les infrastructures dans les différents terminaux de leurs ports en fonction des besoins. Il importe que le déploiement dans les ports et, le cas échéant, entre les terminaux, s'effectue là où un taux maximal de rendement des investissements et d'occupation permet d'obtenir les avantages environnementaux les plus importants (réduction des gaz à effet de serre et de la pollution atmosphérique).
- (33) Les porte-conteneurs de mer et les navires à passagers de mer, qui sont les catégories de navires produisant la plus grande quantité d'émissions par navire amarré à quai, devraient être équipés en priorité d'une alimentation électrique à quai. Afin de tenir compte des caractéristiques de la demande d'énergie des différents navires à passagers lorsqu'ils sont amarrés à quai, ainsi que des caractéristiques opérationnelles des ports, il est nécessaire de faire la distinction entre les besoins des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse, et ceux des autres navires à passagers.

- (34) Ces objectifs devraient tenir compte des types de navires desservis et de leurs volumes de trafic respectifs. Les ports maritimes dont le volume de trafic est limité pour certaines catégories de navires, sur la base du nombre annuel moyen d'escales effectuées, ne devraient pas être soumis aux exigences contraignantes applicables aux catégories de navires correspondantes, sur la base d'un niveau minimal de volume de trafic, afin d'éviter l'installation de capacités sous-utilisées. De même, les objectifs contraignants ne devraient pas viser une demande maximale, mais un volume suffisamment élevé, afin d'éviter la sous-utilisation des capacités et de tenir compte des caractéristiques opérationnelles des ports.
- (34 *bis*) Lors de la détermination du nombre d'escales, il convient de ne pas prendre en compte les escales de courte durée, de navires utilisant des technologies à émissions nulles, les escales non programmées pour des raisons de sécurité ou de sauvetage de vies humaines en mer et les circonstances exceptionnelles nécessitant le recours à la production d'énergie à bord, dans des situations d'urgence présentant un risque immédiat pour la vie, le navire, l'environnement ou pour d'autres raisons de force majeure.
- (34 *ter*) Le transport maritime est un élément important de la cohésion et du développement économique des îles et des régions ultrapériphériques dans l'Union ainsi que pour des territoires spécifiques de certains États membres tels que Ceuta et Melilla. La capacité de production d'énergie de ces îles, régions et territoires n'est pas toujours suffisante pour répondre à la demande d'énergie nécessaire à l'alimentation électrique à quai. Dans ce cas, ces îles, régions et territoires devraient être exemptés de cette exigence, à moins et jusqu'à ce qu'une connexion électrique avec le continent ou avec des pays voisins, selon le cas, ait été établie ou qu'il existe une capacité suffisante de production locale à partir de sources d'énergie propres.

- (34 *quater*) Toutes les parties intéressées devraient se coordonner en ce qui concerne l'alimentation électrique à quai des navires de mer afin de faciliter la planification et les investissements à moyen et à long terme, tant pour les navires que pour les ports, et de permettre un bon fonctionnement au quotidien.
- (35) Un nombre approprié de points de ravitaillement en méthane liquéfié dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T devrait être disponible d'ici 2025. Les points de ravitaillement en méthane liquéfié comprennent des terminaux, des citernes, des semi-remorques citernes, des camions citernes, des réservoirs mobiles, ainsi que des bateaux et des barges de soutage pour le méthane liquéfié.
- (35 *bis*) Des installations assurant l'alimentation électrique à quai devraient également être déployées dans les ports de navigation intérieure du réseau central du RTE-T.
- (36) L'approvisionnement externe en électricité devrait remplacer le carburant aviation en tant que source d'énergie lorsque l'aéronef est en stationnement dans les aéroports. Cette approche devrait réduire les émissions de polluants et les émissions sonores, améliorer la qualité de l'air et réduire les incidences sur le changement climatique. Par conséquent, toutes les opérations de transport aérien commercial devraient avoir la possibilité d'utiliser un approvisionnement externe en électricité lors du stationnement aux postes de stationnement au contact ou aux postes de stationnement éloignés des aéroports du RTE-T. L'approvisionnement externe en énergie des aéronefs pourrait être assuré grâce à des groupes électrogènes au sol fixes ou mobiles, tant aux postes de stationnement au contact qu'aux postes de stationnement éloignés des aéroports. Les aéronefs devraient pouvoir recourir à un approvisionnement externe en électricité à tous les postes de stationnement au contact et tous les postes de stationnement éloignés utilisés pour les opérations de transport aérien commercial, mais il ne serait pas nécessaire que chaque poste soit équipé d'au moins un groupe électrogène au sol fixe ou mobile, étant donné qu'une source d'électricité, qu'elle soit fixe ou mobile, peut desservir plusieurs postes et être déployée en fonction des besoins opérationnels.

- (36 bis) Les États membres devraient pouvoir exempter les aéroports du réseau RTE-T, comptabilisant moins de 10 000 mouvements de vols commerciaux par an, de l'obligation de fournir de l'électricité aux aéronefs en stationnement à tous les postes de stationnement éloignés. Compte tenu du nombre de vols concernés, les coûts d'investissement et d'entretien liés à la fourniture d'électricité aux postes de stationnement éloignés dans ces aéroports peuvent ne pas être proportionnés à l'avantage environnemental, en particulier par rapport aux investissements plus efficaces visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> des aéroports.
- (37) Conformément à l'article 3 de la directive 2014/94/UE, les États membres ont défini des cadres d'action nationaux qui exposent leurs plans et leurs objectifs en vue de garantir la réalisation de ces objectifs. Tant l'évaluation des cadres d'action nationaux que l'évaluation de la directive 2014/94/UE ont fait apparaître la nécessité d'une ambition accrue et d'une approche mieux coordonnée entre les États membres, compte tenu de l'accélération qui est attendue en ce qui concerne l'adoption des véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs, en particulier des véhicules électriques. En outre, des alternatives aux carburants fossiles seront nécessaires dans tous les modes de transport afin de concrétiser les ambitions du pacte vert pour l'Europe. Les cadres d'action nationaux en vigueur devraient être révisés pour décrire clairement la manière dont les États membres entendent répondre aux besoins beaucoup plus importants en infrastructures de recharge et de ravitaillement ouvertes au public, tels qu'ils sont exprimés dans les objectifs contraignants. Les cadres révisés pourraient aussi couvrir les modes de transport pour lesquels il n'existe pas d'objectifs de déploiement contraignants. Les États membres devraient rendre compte régulièrement des progrès accomplis dans la mise en œuvre des cadres d'action nationaux révisés.
- (38) Les cadres d'action nationaux révisés devraient inclure des mesures d'appui en faveur du développement du marché relatif aux carburants alternatifs, y compris le déploiement des infrastructures nécessaires à mettre en place, en coopération étroite avec les autorités régionales et locales et le secteur concerné, et compte tenu des besoins des petites et moyennes entreprises. En outre, les cadres révisés devraient décrire le cadre national global régissant la planification, l'octroi de permis et la passation de marchés concernant ces infrastructures, y compris les obstacles recensés et les mesures à prendre pour les éliminer afin de permettre un déploiement plus rapide des infrastructures.

- (39) La Commission devrait faciliter l'élaboration et la mise en œuvre des cadres d'action nationaux révisés des États membres en assurant des échanges d'informations et de bonnes pratiques entre États membres.
- (40) Afin de promouvoir les carburants alternatifs et de développer les infrastructures correspondantes, les cadres d'action nationaux pourraient contenir des stratégies détaillées destinées à promouvoir les carburants alternatifs dans les secteurs où la décarbonation est difficile, tels que l'aviation, le transport maritime, la navigation intérieure ainsi que le transport ferroviaire sur les segments de réseau qui ne peuvent pas être électrifiés. Les États membres pourraient notamment élaborer des stratégies claires en vue de la décarbonation de la navigation intérieure le long du réseau RTE-T, en étroite coopération avec les États membres concernés. Des stratégies de décarbonation à long terme pourraient également être élaborées pour les ports et les aéroports du RTE-T, en mettant notamment l'accent sur le déploiement d'infrastructures pour les navires et les aéronefs à faibles émissions et à émissions nulles, ainsi que pour les lignes ferroviaires qui ne seront pas électrifiées. Sur la base de ces stratégies, la Commission devrait réexaminer le présent règlement en vue de fixer des objectifs plus contraignants pour ces secteurs.
- (41) Les États membres devraient recourir à un large éventail d'incitations et de mesures réglementaires et non réglementaires pour atteindre les objectifs contraignants et mettre en œuvre leurs cadres d'action nationaux, en étroite coopération avec les acteurs du secteur privé, lesquels devraient jouer un rôle essentiel dans le soutien au développement des infrastructures pour carburants alternatifs.

- (42) Conformément à la directive 2009/33/CE<sup>20</sup>, des parts nationales minimales des passations de marchés publics sont réservées aux autobus propres et à émissions nulles, lorsqu'un autobus propre utilise des carburants alternatifs tels que définis à l'article 2, point 3, du présent règlement. Étant donné que de plus en plus d'autorités et d'exploitants de transports publics optent pour des autobus propres et à émissions nulles afin d'atteindre ces objectifs, les États membres devraient inclure la promotion et le développement ciblés des infrastructures d'autobus nécessaires comme un élément clé de leurs cadres d'action nationaux. Les États membres devraient instaurer et maintenir des instruments adéquats pour promouvoir le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement également pour les flottes captives, en particulier pour les autobus propres et à émissions nulles au niveau local.
- (43) Au vu de la diversité croissante des carburants des véhicules à moteur et de la mobilité routière de plus en plus grande des citoyens de l'Union, il faut fournir aux utilisateurs de véhicules des informations claires et faciles à comprendre sur les carburants disponibles dans les stations de ravitaillement et sur la compatibilité de leur véhicule avec les différents carburants ou points de recharge existant sur le marché de l'Union.
- (44) Des informations simples et facilement comparables sur les prix des différents carburants pourraient jouer un rôle important pour permettre aux utilisateurs de véhicules de mieux évaluer le coût relatif de chacun des carburants disponibles sur le marché. Par conséquent, une comparaison des prix unitaires de certains carburants alternatifs et des carburants classiques, exprimée en "prix du carburant pour 100 km", devrait être affichée à titre d'information dans toutes les stations-service concernées.

---

<sup>20</sup> Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).

- (45) Il convient de fournir aux consommateurs des informations suffisantes concernant l'emplacement géographique, les caractéristiques et les services proposés aux points de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs ouverts au public couverts par le présent règlement. Les États membres devraient donc veiller à ce que les exploitants ou les propriétaires de points de recharge et de ravitaillement ouverts au public mettent à disposition les données statiques et dynamiques pertinentes. Il conviendrait de définir les exigences applicables aux types de données concernant la disponibilité et l'accessibilité des données pertinentes liées à la recharge et au ravitaillement, en s'appuyant sur les résultats de l'action de soutien du programme sur l'émission d'identifiants et la collecte de données concernant les carburants durables en Europe ("IDACS").
- (46) Les données devraient jouer un rôle fondamental dans le bon fonctionnement des infrastructures de recharge et de ravitaillement. Le format, la fréquence et la qualité associés à la mise à disposition et l'accessibilité de ces données devraient déterminer la qualité globale d'un écosystème d'infrastructures pour carburants alternatifs à même de répondre aux besoins des utilisateurs. En outre, ces données devraient être accessibles de manière cohérente dans tous les États membres. Par conséquent, les données devraient être fournies conformément aux exigences fixées dans la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil<sup>21</sup> pour les points d'accès nationaux et dans les actes délégués et d'exécution pertinents adoptés sur la base de ladite directive, qui peuvent être complétés par la Commission dans le cadre du présent règlement.

---

<sup>21</sup> Directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2010 concernant le cadre pour le déploiement de systèmes de transport intelligents dans le domaine du transport routier et d'interfaces avec d'autres modes de transport (JO L 207 du 6.8.2010, p. 1).

- (47) Il est essentiel que tous les acteurs de l'écosystème de la mobilité électrique puissent interagir facilement par des moyens numériques afin de garantir une qualité de service optimale à l'utilisateur final. Pour ce faire, il est nécessaire de définir des identifiants uniques pour les acteurs concernés de la chaîne de valeur. À cette fin, les États membres devraient désigner une organisation chargée de l'enregistrement de l'identification ("IDRO") pour délivrer et gérer des codes d'identification uniques ("ID") afin d'identifier, au moins, les exploitants de points de recharge et les prestataires de services de mobilité. L'IDRO devrait recueillir des informations sur les codes d'identification de mobilité électrique qui sont déjà utilisés dans l'État membre concerné; délivrer de nouveaux codes de mobilité électrique, le cas échéant, aux exploitants de points de recharge et aux prestataires de services de mobilité selon une logique commune convenue à l'échelle de l'Union déterminant le formatage des codes d'identification de mobilité électrique; permettre l'échange et la vérification de l'unicité de ces codes de mobilité électrique par l'intermédiaire d'un éventuel futur référentiel commun d'enregistrement de l'identification ("IDRR"). La Commission devrait publier des orientations techniques sur la mise en place d'une telle organisation, en s'inspirant de l'action de soutien du programme sur l'émission d'identifiants et la collecte de données concernant les carburants durables en Europe ("IDACS").
- (47 bis) Les spécifications techniques énoncées à l'annexe II de la directive 2014/94/UE doivent rester applicables comme spécifié dans ladite directive.
- (50) Les spécifications techniques d'interopérabilité des points de recharge et de ravitaillement devraient faire l'objet de normes européennes ou internationales. Les organisations européennes de normalisation devraient adopter des normes européennes conformément à l'article 10 du règlement (UE) n° 1025/2012<sup>22</sup>. Ces normes devraient être fondées sur les normes internationales actuelles ou sur les travaux de normalisation internationale en cours, le cas échéant. À cette fin, les procédures européennes de normalisation pour les infrastructures de recharge et de ravitaillement devraient être appliquées rapidement et en temps utile pour respecter le calendrier nécessaire à la planification, à l'appel d'offres et à la construction des infrastructures requises au titre du présent règlement. Les procédures de normalisation relatives à une infrastructure de recharge harmonisée à l'échelle européenne pour la recharge stationnaire et dynamique devraient être accélérées ou lancées.

---

<sup>22</sup> Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 316 du 14.11.2012, p. 12).

- (50 bis) Le transport maritime et la navigation intérieure ont besoin de nouvelles normes pour faciliter et consolider l'entrée sur le marché des carburants alternatifs, en ce qui concerne l'approvisionnement en électricité et le soutage de l'hydrogène, du méthanol et de l'ammoniac, mais aussi des normes pour l'échange communicationnel entre les navires et les infrastructures.
- (50 ter) L'Organisation maritime internationale (OMI) élabore des normes uniformes et reconnues au niveau international en matière de sécurité et de respect de l'environnement dans les transports maritimes. Il convient d'éviter les conflits avec les normes internationales compte tenu du caractère mondial des transports maritimes. L'Union européenne devrait donc veiller à ce que les spécifications techniques adoptées pour le transport maritime en application du présent règlement soient conformes aux règles internationales adoptées par l'OMI.
- (52) Dans le cadre de l'application du présent règlement, la Commission devrait consulter les groupes d'experts concernés, et en particulier le forum pour des transports durables et le forum européen du transport maritime durable. Cette consultation d'experts revêt une importance particulière lorsque la Commission a l'intention d'adopter des actes délégués ou d'exécution en vertu du présent règlement.
- (53) L'infrastructure pour carburants alternatifs est un secteur qui se développe rapidement. L'absence de spécifications techniques communes constitue un obstacle à la création d'un marché unique des infrastructures pour carburants alternatifs. Par conséquent, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE afin de normaliser les spécifications techniques dans les domaines où des spécifications techniques communes sont encore manquantes bien que nécessaires. Il s'agit notamment de la communication entre le véhicule électrique et le point de recharge, de la communication entre le point de recharge et le système de gestion du logiciel de recharge (arrière-plan), de la communication relative au service d'itinérance du véhicule électrique et de la communication avec le réseau électrique, tout en garantissant le niveau le plus élevé de protection en matière de cybersécurité et de protection des données à caractère personnel des clients finals. Il est également nécessaire de définir le cadre de gouvernance approprié et les rôles des différents acteurs participant à l'écosystème de communication de véhicule à réseau. En outre, les progrès technologiques récents, tels que les réseaux routiers électriques, doivent être pris en considération. S'agissant de la fourniture de données, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du TFUE pour ajouter de nouveaux types de données aux données relatives aux points de recharge et de ravitaillement ouverts au public qui doivent être mis à disposition et accessibles en vertu du présent règlement.

- (53 *bis*) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution de l'article 17, paragraphes 4 et 5, et de l'article 18, paragraphe 4 *bis*, du présent règlement, il convient de conférer des compétences d'exécution à la Commission en ce qui concerne l'élaboration des dispositions en matière d'étiquetage, le format, la fréquence et la qualité des données relatives aux points de recharge et de ravitaillement ouverts au public qui doivent être mises à disposition et être accessibles en vertu du présent règlement, ainsi que la procédure permettant cette disponibilité et cette accessibilité.
- (54) Le marché des carburants alternatifs, et en particulier des carburants à émissions nulles, se trouve encore aux premiers stades de développement et la technologie évolue rapidement. Cela devrait vraisemblablement avoir une incidence sur la demande de carburants alternatifs et, par conséquent, sur les infrastructures pour carburants alternatifs dans tous les modes de transport. La Commission devrait donc réexaminer le présent règlement d'ici le 31 décembre 2024, sur la base d'un rapport sur la maturité technologique et commerciale des véhicules utilitaires lourds. Elle devrait tenir compte des premières indications des préférences du marché et envisager l'évolution des technologies et des normes. Après un premier réexamen complet au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission devrait procéder à un réexamen régulier, tous les cinq ans, en tenant compte également des moyens de paiement électroniques visés à l'article 5 et des seuils pour la définition des dérogations prévus aux articles 3 et 4.
- (55) Étant donné que l'objectif du présent règlement, à savoir promouvoir un large développement du marché des carburants alternatifs, ne peut pas être atteint de manière suffisante par les États membres pris individuellement, mais peut, en raison de la nécessité d'agir pour répondre à la demande d'une masse critique de véhicules à carburants alternatifs, pour permettre aux entreprises européennes du secteur de lancer des projets d'un bon rapport coût-efficacité et pour que les véhicules utilisant un carburant alternatif puissent circuler dans toute l'Union, l'être mieux au niveau de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, le présent règlement n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre cet objectif.

(56) Il y a donc lieu d'abroger la directive 2014/94/UE. Le règlement délégué (UE) 2019/1745 de la Commission<sup>23</sup> et le règlement délégué (UE) 2021/1444 de la Commission<sup>24</sup> fixe des normes techniques non datées pour certains types d'infrastructures pour carburants alternatifs. Ces normes sont désormais datées et énumérées à l'annexe II du présent règlement. Par conséquent, ces règlements délégués devraient également être abrogés,

ONT ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

*Article premier*

*Objet*

1. Le présent règlement fixe des objectifs nationaux contraignants pour le déploiement de suffisamment d'infrastructures pour carburants alternatifs dans l'Union, pour les véhicules routiers, les navires et les aéronefs en stationnement. Il établit des spécifications techniques communes et des exigences en matière d'information des utilisateurs, de fourniture des données et de paiement applicables aux infrastructures pour carburants alternatifs.
2. Le présent règlement fixe des règles relatives aux cadres d'action nationaux devant être adoptés par les États membres, y compris le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs dans des domaines pour lesquels aucun objectif contraignant à l'échelle de l'Union n'est fixé et l'établissement de rapports sur le déploiement des infrastructures concernées.
3. Le présent règlement établit un mécanisme d'établissement de rapports visant à favoriser la coopération et garantit un suivi rigoureux des progrès accomplis. Ce mécanisme comprend un processus structuré, transparent et itératif entre la Commission et les États membres en vue de la finalisation des cadres d'action nationaux et de leur mise en œuvre ultérieure, ainsi que les actions correspondantes de la Commission pour soutenir le déploiement plus rapide et cohérent d'une infrastructure pour carburants alternatifs dans les États membres.

---

<sup>23</sup> Règlement délégué (UE) 2019/1745 de la Commission du 13 août 2019 complétant et modifiant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les points de recharge pour les véhicules à moteur de catégorie L, l'alimentation électrique à quai des bateaux de la navigation intérieure, l'alimentation en hydrogène pour le transport routier et l'alimentation en gaz naturel pour le transport routier et par voie d'eau, et abrogeant le règlement délégué (UE) 2018/674 de la Commission (JO L 268 du 22.10.2019, p. 1).

<sup>24</sup> Règlement délégué (UE) 2021/1444 de la Commission du 17 juin 2021 complétant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux points de recharge pour les bus électriques (JO L 313 du 6.9.2021, p. 1).

## Article 2

### Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) "accessibilité des données", la possibilité de demander et d'obtenir les données à tout moment dans un format lisible par machine;
- 2) "prix ad hoc", le prix facturé par l'exploitant d'un point de recharge ou de ravitaillement à un utilisateur final pour la recharge ou le ravitaillement ad hoc;
- 2 bis) "le long du réseau RTE-T", pour les stations de recharge électrique, le fait d'être situées sur le réseau RTE-T ou à 3 km maximum de la sortie la plus proche d'une route du RTE-T; pour les stations de ravitaillement en hydrogène, le fait d'être situées sur le réseau RTE-T ou à 10 km maximum de la sortie la plus proche d'une route du RTE-T;
- 3) "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 décarbonation de ces derniers et à améliorer la performance environnementale du secteur des transports. Ces carburants incluent:
  - a) les "carburants alternatifs pour véhicules, navires ou aéronefs à émissions nulles":
    - l'électricité,
    - l'hydrogène,
    - l'ammoniac,
  - b) les "carburants renouvelables":
    - les combustibles ou carburants issus de la biomasse, y compris le biogaz, et les biocarburants, au sens de l'article 2, points 27), 28) et 33), de la directive (UE) 2018/2001<sup>25</sup>,
    - les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques, y compris l'ammoniac, produits à partir d'énergies renouvelables,

---

<sup>25</sup> Directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2018 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables (JO L 328 du 21.12.2018, p. 82).

- c) les "carburants alternatifs de transition":
- le gaz naturel, sous forme gazeuse [gaz naturel comprimé (GNC)] et sous forme liquéfiée [gaz naturel liquéfié (GNL)],
  - le gaz de pétrole liquéfié (GPL),
  - les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques produits à partir d'énergies non renouvelables;

3 bis) "poste de stationnement au contact", un poste de stationnement situé dans une zone désignée de l'aire de trafic de l'aéroport, équipé d'une passerelle d'embarquement;

3 ter) "poste de stationnement éloigné de l'aéroport", un poste de stationnement situé dans une zone désignée de l'aire de trafic de l'aéroport qui n'est pas équipé d'une passerelle d'embarquement;

4) "aéroport du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T", un aéroport, tel qu'inscrit et classé à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013<sup>26</sup>;

5) "entité gestionnaire d'aéroport", une entité au sens de l'article 2, point 2), de la directive 2009/12/CE<sup>27</sup>;

6) "authentification automatique", l'authentification d'un véhicule à un point de recharge par l'intermédiaire du connecteur de recharge ou de la télématique;

7) "disponibilité des données", l'existence de données dans un format lisible par machine;

8) "véhicule électrique à batterie", un véhicule électrique qui fonctionne exclusivement sur le moteur électrique, sans source secondaire de propulsion;

9) "recharge bidirectionnelle", une solution de recharge intelligente qui permet d'inverser la direction du flux d'électricité et de faire circuler l'électricité depuis la batterie du véhicule vers le point de recharge auquel le véhicule est connecté;

10) "connecteur", l'interface physique entre le point de recharge ou de ravitaillement et le véhicule qui permet l'échange de l'énergie électrique ou du carburant;

11) "transport aérien commercial", le transport aérien au sens de l'article 3, point 24), du règlement (UE) 2018/1139<sup>28</sup>;

---

<sup>26</sup> Règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil du 11 décembre 2013 sur les orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport et abrogeant la décision n° 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

<sup>27</sup> Directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil du 11 mars 2009 sur les redevances aéroportuaires (JO L 70 du 14.3.2009, p. 11).

- 12) "porte-conteneurs", un navire conçu exclusivement pour le transport de conteneurs en cale ou sur le pont;
- 13) "paiement contractuel", le paiement d'un service de recharge ou de ravitaillement effectué par l'utilisateur final à un prestataire de services de mobilité sur la base d'un contrat conclu entre l'utilisateur final et le prestataire de services de mobilité;
- 14) "point de recharge connecté", un point de recharge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d'une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d'électricité;
- 15) "gestionnaire de réseau de distribution", un gestionnaire au sens de l'article 2, point 29), de la directive (UE) 2019/944<sup>29</sup>;
- 16) "données dynamiques", des données qui changent souvent ou régulièrement;
- 17) "réseau routier électrique", une installation physique située sur une route et qui permet le transfert d'électricité vers un véhicule électrique lorsque le véhicule est en mouvement;
- 18) "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;
- 19) "fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement", la fourniture d'électricité par l'intermédiaire d'une interface fixe ou mobile normalisée aux aéronefs lorsqu'ils stationnent à un poste de stationnement au contact ou à un poste de stationnement éloigné de l'aéroport;
- 20) "utilisateur final", une personne physique ou morale qui achète du carburant alternatif en vue de son utilisation directe dans un véhicule;
- 21) "itinérance de la recharge électrique", le transfert de données et de paiements entre l'exploitant d'un point de recharge ou de ravitaillement et un prestataire de services de mobilité à qui un utilisateur final achète un service de recharge;

---

<sup>28</sup> Règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil du 4 juillet 2018 concernant des règles communes dans le domaine de l'aviation civile et instituant une Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne, et modifiant les règlements (CE) n° 2111/2005, (CE) n° 1008/2008, (UE) n° 996/2010, (UE) n° 376/2014 et les directives 2014/30/UE et 2014/53/UE du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant les règlements (CE) n° 552/2004 et (CE) n° 216/2008 du Parlement européen et du Conseil ainsi que le règlement (CEE) n° 3922/91 du Conseil (JO L 212 du 22.8.2018, p. 1).

<sup>29</sup> Directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et modifiant la directive 2012/27/UE (JO L 158 du 14.6.2019, p. 125).

- 22) "plateforme d'itinérance de la recharge électrique", une plateforme reliant les acteurs du marché, notamment les prestataires de services de mobilité et les exploitants de points de recharge ou de ravitaillement, afin de permettre l'exécution de la prestation de services entre eux, y compris l'itinérance de la recharge électrique;
- 23) "norme européenne", une norme au sens de l'article 2, point 1) b), du règlement (UE) n° 1025/2012<sup>30</sup>;
- 24) "terminal de fret", un terminal de fret au sens de l'article 3, point s), du règlement (UE) n° 1315/2013;
- 25) "jauge brute" (GT), la jauge brute au sens de l'article 3, point e), du règlement (UE) 2015/757<sup>31</sup>;
- 26) "véhicule utilitaire lourd", un véhicule à moteur des catégories M2, M3, N2 ou N3 telles que définies respectivement à l'article 4, paragraphe 1, point a) ii), à l'article 4, paragraphe 1, point a) iii), à l'article 4, paragraphe 1, point b) ii), et à l'article 4, paragraphe 1, point b) iii), du règlement (UE) 2018/858<sup>32</sup>;
- 27) "point de recharge électrique à haute puissance", un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance de sortie supérieure à 22 kW;
- 28) "engin à passagers à grande vitesse", un engin tel que défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention SOLAS 74, et transportant plus de 12 passagers;
- 29) "véhicule utilitaire léger", un véhicule à moteur des catégories M1 ou N1 telles que définies à l'article 4, paragraphe 1, point a) i), et à l'article 4, paragraphe 1, point b) i), du règlement (UE) 2018/858;
- 29 bis) "méthane liquéfié", le GNL, le biogaz liquéfié ou le GNL de synthèse, y compris les mélanges de ces carburants;

---

<sup>30</sup> Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 316 du 14.11.2012, p. 12).

<sup>31</sup> Règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil du 29 avril 2015 concernant la surveillance, la déclaration et la vérification des émissions de dioxyde de carbone du secteur du transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (JO L 123 du 19.5.2015, p. 55).

<sup>32</sup> Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil relatif à la réception et à la surveillance du marché des véhicules à moteur et de leurs remorques, ainsi que des systèmes, composants et entités techniques distinctes destinés à ces véhicules, modifiant les règlements (CE) n° 715/2007 et (CE) n° 595/2009 et abrogeant la directive 2007/46/CE (JO L 151 du 14.6.2018, p. 1).

- 30) "prestataire de services de mobilité", une personne morale qui fournit des services contre rémunération à un utilisateur final, y compris la vente d'un service de recharge;
- 31) "point de recharge électrique normal", un point de recharge permettant le transfert d'électricité vers un véhicule électrique à une puissance de sortie égale ou inférieure à 22 kW;
- 32) "point d'accès national", une interface numérique au sens de l'article 4, point 22<sup>33</sup>, de la directive 2010/40/UE;
- 33) "exploitant d'un point de recharge", l'entité responsable de la gestion et de l'exploitation d'un point de recharge, qui fournit un service de recharge aux utilisateurs finals, y compris au nom et pour le compte d'un prestataire de services de mobilité;
- 34) "exploitant d'un point de ravitaillement", l'entité responsable de la gestion et de l'exploitation d'un point de ravitaillement, qui fournit un service de ravitaillement aux utilisateurs finals, y compris au nom et pour le compte d'un prestataire de services de mobilité;
- 35) "navire à passagers", un navire transportant plus de 12 passagers, y compris les navires de croisière, les engins à passagers à grande vitesse et les navires équipés de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant ("navires rouliers à passagers");
- 36) "véhicule hybride rechargeable", un véhicule électrique constitué d'un moteur à combustion classique combiné à un système de propulsion électrique, et qui peut être rechargé à partir d'une source d'énergie électrique extérieure;
- 37) "puissance de sortie", la puissance théorique maximale, exprimée en kW, qui peut être fournie par un point, une station ou un parc de recharge ou par une installation d'alimentation électrique à quai à un véhicule ou à un navire connecté à ce point, cette station ou ce parc de recharge ou à cette installation;
- 38) "infrastructure pour carburants alternatifs ouverte au public", une infrastructure pour carburants alternatifs qui est située sur un site ou un lieu ouvert au grand public, que l'infrastructure pour carburants alternatifs soit située sur une propriété publique ou privée, que des limitations ou des conditions s'appliquent ou non en ce qui concerne l'accès au site ou au lieu et quelles que soient les conditions applicables à l'utilisation de l'infrastructure pour carburants alternatifs;
- 39) "code QR" (quick response), le codage et la visualisation de données conformément à la norme ISO/IEC 18004:15;

---

<sup>33</sup> Tel que proposé dans le document COM(2021)813 final (directive STI).

- 40) "recharge ad hoc", un service de recharge acheté par un utilisateur final sans qu'il n'ait besoin de s'enregistrer, de conclure un accord écrit ou d'établir une relation commerciale à plus long terme avec l'exploitant du point de recharge au-delà du simple achat du service;
- 41) "point de recharge", une interface fixe ou mobile qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs socles pour prendre en charge différents types de connecteurs, n'est capable de recharger qu'un seul véhicule électrique à la fois, à l'exclusion des dispositifs d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 3,7 kW dont la fonction principale n'est pas de recharger des véhicules électriques;
- 42) "point, station ou parc de recharge réservé(e) aux véhicules utilitaires légers", un point, une station ou un parc de recharge destiné(e) à recharger les véhicules utilitaires légers, en raison soit de la conception spécifique des connecteurs/fiches ou de la conception de l'emplacement de stationnement adjacent au point, à la station ou au parc de recharge, soit des deux;
- 43) "point, station ou parc de recharge réservé(e) aux véhicules utilitaires lourds", un point, une station ou un parc de recharge destiné(e) à recharger les véhicules utilitaires lourds, en raison soit de la conception spécifique des connecteurs/fiches ou de la conception de l'emplacement de stationnement adjacent au point, à la station ou au parc de recharge, soit des deux;
- 44) "parc de recharge", une ou plusieurs stations de recharge en un lieu spécifique;
- 45) "station de recharge", une installation physique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de recharge;
- 46) "service de recharge", la vente ou la fourniture d'électricité, y compris les services connexes, par l'intermédiaire d'un point de recharge ouvert au public;
- 47) "session de recharge", le processus complet de recharge d'un véhicule à un point de recharge ouvert au public, à partir du moment où le véhicule est connecté jusqu'au moment où le véhicule est déconnecté;
- 48) "ravitaillement ad hoc", un service de ravitaillement acheté par un utilisateur final sans qu'il n'ait besoin de s'enregistrer, de conclure un accord écrit ou d'établir une relation commerciale à plus long terme avec l'exploitant du point de ravitaillement au-delà du simple achat du service;

- 49) "point de ravitaillement", une installation de ravitaillement permettant l'approvisionnement en tout carburant liquide ou gazeux par l'intermédiaire d'une installation fixe ou mobile, qui n'est capable de ravitailler qu'un seul véhicule, qu'un seul navire ou qu'un seul aéronef à la fois;
- 50) "service de ravitaillement", la vente ou la fourniture de tout carburant liquide ou gazeux par l'intermédiaire d'un point de ravitaillement ouvert au public;
- 51) "session de ravitaillement", le processus complet de ravitaillement d'un véhicule à un point de ravitaillement ouvert au public, à partir du moment où le véhicule est connecté jusqu'au moment où le véhicule est déconnecté;
- 52) "station de ravitaillement", une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de ravitaillement;
- 53) "autorité de régulation", une autorité de régulation désignée par chaque État membre en vertu de l'article 57, paragraphe 1, de la directive (UE) 2019/944;
- 54) "énergie renouvelable", une énergie produite à partir de sources non fossiles renouvelables au sens de l'article 2, point 1), de la directive (UE) 2018/2001;
- 55) "navire roulier à passagers", un navire équipé de dispositifs permettant aux véhicules routiers ou ferroviaires d'embarquer à bord et de débarquer en roulant, et transportant plus de 12 passagers;
- 56) "aire de stationnement sûre et sécurisée", une aire de stationnement et de repos, telle que visée à l'article 17, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) n° 1315/2013, qui est réservée pour le stationnement de nuit des véhicules utilitaires lourds et a été certifiée conformément aux dispositions de l'article 8 *bis* du règlement (CE) n° 561/2006<sup>34</sup> et aux actes délégués adoptés sur la base de celui-ci;
- 58) "alimentation électrique à quai", l'approvisionnement en électricité au moyen d'une interface normalisée des navires de mer ou des bateaux de navigation intérieure amarrés à quai;
- 59) "recharge intelligente", une opération de recharge dans laquelle l'intensité de l'électricité fournie à la batterie est adaptée de manière dynamique, sur la base des informations reçues par communication électronique;
- 60) "données statiques", des données qui ne changent pas souvent ou régulièrement;

---

<sup>34</sup> Règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil du 15 mars 2006 relatif à l'harmonisation de certaines dispositions de la législation sociale dans le domaine des transports par route (JO L 102 du 11.4.2006, p. 1).

- 61) "réseau global du RTE-T", le réseau tel que défini à l'article 9 du règlement (UE) n° 1315/2013;
- 62) "réseau central du RTE-T", le réseau tel que défini à l'article 38 du règlement (UE) n° 1315/2013;
- 63) "port de navigation intérieure du réseau central du RTE-T et port de navigation intérieure du réseau global du RTE-T", un port de navigation intérieure du réseau central ou du réseau global du RTE-T, tel qu'inscrit et classé à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013;
- 64) "port maritime du réseau central du RTE-T et port maritime du réseau global du RTE-T", un port maritime du réseau central ou du réseau global du RTE-T, tel qu'inscrit et classé à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013;
- 65) "gestionnaire de réseau de transport", un gestionnaire de réseau au sens de l'article 2, point 35), de la directive (UE) 2019/944;
- 66) "nœud urbain", un nœud urbain au sens de l'article 3, point p), du règlement (UE) n° 1315/2013.

### *Article 3*

#### *Objectifs pour les infrastructures de recharge électrique réservées aux véhicules utilitaires légers*

1. Les États membres veillent à ce que, sur leur territoire, des stations de recharge pour véhicules utilitaires légers ouvertes au public soient déployées de manière proportionnelle à l'adoption de véhicules utilitaires légers électriques.

À cette fin, les États membres veillent à ce que, à la fin de chaque année, à partir de l'année de la date d'application visée à l'article 24, les objectifs suivants en termes de puissance de sortie soient atteints de manière cumulative:

- a) pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 1 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public; et
- b) pour chaque véhicule utilitaire léger hybride rechargeable immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 0,66 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public.

1 *bis*. Lorsque la part des véhicules utilitaires légers électriques à batterie par rapport à la flotte totale de véhicules utilitaires légers immatriculés sur le territoire d'un État membre atteint au moins 20 % et que l'État membre démontre que la mise en œuvre des exigences énoncées au paragraphe 1, deuxième alinéa, a des effets négatifs en décourageant les investissements privés et n'est plus justifiée, cet État membre peut soumettre à la Commission une demande motivée d'autorisation pour appliquer des exigences moins strictes en termes de niveau de puissance de sortie totale ou pour cesser d'appliquer ces exigences.

La Commission adopte, dans un délai de six mois, une décision sur cette demande, en fonction de la justification fournie dans chaque cas.

2. Les États membres assurent une couverture minimale des points de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires légers sur le réseau routier de leur territoire. À cette fin, les États membres veillent à ce que:
  - a) le long du réseau central du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires légers et répondant aux exigences énoncées ci-après soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc:
    - i) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 300 kW et comprend au moins un point de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW;
    - ii) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 600 kW et comprend au moins deux points de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW;

- b) le long du réseau global du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires légers et répondant aux exigences énoncées ci-après soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc:
- i) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 300 kW et comprend au moins un point de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW;
  - ii) au plus tard le 31 décembre 2035, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 600 kW et comprend au moins deux points de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW;

*2 bis.* Un parc de recharge unique ouvert au public et réservé aux véhicules utilitaires légers peut être déployé le long des routes du RTE-T pour les deux sens de circulation, à condition que ce parc soit facilement accessible depuis les deux sens de circulation, qu'une signalisation appropriée soit déployée et que les exigences énoncées au paragraphe 2 en ce qui concerne la distance, la puissance de sortie totale du parc, le nombre de points et la puissance de sortie des points uniques soient respectées pour les deux sens de circulation.

*2 ter.* Par dérogation au paragraphe *2 bis*, le long des routes du RTE-T dont le trafic annuel moyen total est inférieur à 10 000 véhicules utilitaires légers par jour et lorsque l'infrastructure ne peut être justifiée d'un point de vue socio-économique au vu du rapport coûts-avantages, les États membres peuvent prévoir qu'un parc de recharge ouvert au public et réservé aux véhicules utilitaires légers peut desservir les deux sens de circulation tout en satisfaisant aux exigences énoncées au paragraphe 2 en ce qui concerne la distance, la puissance de sortie totale du parc, le nombre de points et la puissance de sortie des points uniques applicables à un seul sens de circulation, à condition que le parc de recharge soit facilement accessible depuis les deux sens de circulation et qu'une signalisation appropriée soit déployée. Les États membres notifient ces dérogations à la Commission. Ils les réexaminent tous les deux ans dans le cadre du rapport d'avancement national visé à l'article 14.

*2 quater.* Par dérogation au paragraphe 2, le long des routes du RTE-T dont le trafic annuel moyen total est inférieur à 10 000 véhicules utilitaires légers par jour et lorsque l'infrastructure ne peut être justifiée d'un point de vue socio-économique au vu du rapport coûts-avantages, les États membres peuvent réduire jusqu'à 50 % la puissance de sortie totale d'un parc de recharge ouvert au public et réservé aux véhicules utilitaires légers requise en vertu du paragraphe 2, à condition que ce parc de recharge ne desserve qu'un seul sens de circulation et que les autres exigences énoncées au paragraphe 2 en ce qui concerne la distance, le nombre de points et la puissance de sortie des points uniques soient respectées. Les États membres notifient ces dérogations à la Commission. Ils les réexaminent tous les deux ans dans le cadre du rapport d'avancement national visé à l'article 14.

*2 quinquies.* Par dérogation à l'exigence concernant l'intervalle maximal de 60 km entre les parcs de recharge ouverts au public réservés aux véhicules utilitaires légers énoncée au paragraphe 2, points a) et b), les États membres peuvent autoriser un intervalle plus important pouvant aller jusqu'à 100 km pour les parcs de recharge situés le long des routes du RTE-T dont le trafic annuel moyen total est inférieur à 4 000 véhicules utilitaires légers par jour, à condition qu'une signalisation appropriée concernant l'intervalle entre les parcs de recharge soit déployée. Les États membres notifient à la Commission toute dérogation en vertu du présent paragraphe. Ils les réexaminent tous les deux ans dans le cadre du rapport d'avancement national visé à l'article 14.

Lorsqu'une dérogation a été notifiée par un État membre en vertu du présent paragraphe, les exigences énoncées au paragraphe 2, points a) et b), en termes d'intervalle maximal entre les parcs de recharge sont réputées satisfaites aux fins des paragraphes *2 bis*, *2 ter* et *2 quater*.

3. Les États membres voisins veillent à ce que les intervalles maximaux visés au paragraphe 2, points a) et b), ne soient pas dépassés pour les tronçons transfrontaliers du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T.

## Article 4

### *Objectifs pour les infrastructures de recharge électrique réservées aux véhicules utilitaires lourds*

1. Les États membres assurent une couverture minimale des points de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds sur leur territoire. À cette fin, les États membres veillent à ce que:
  - a01) au plus tard le 31 décembre 2025, au moins le long de 15 % de la longueur du réseau RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds soient déployés dans chaque sens de circulation et à ce que chaque parc de recharge fournisse une puissance de sortie d'au moins 1 400 kW et comprenne au moins un point de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;
  - a02) au plus tard le 31 décembre 2027, au moins le long de 40 % de la longueur du réseau RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds soient déployés dans chaque sens de circulation et à ce que chaque parc de recharge:
    - i) le long du réseau central du RTE-T, fournisse une puissance de sortie d'au moins 2 800 kW et comprenne au moins deux points de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;
    - ii) le long du réseau global du RTE-T, fournisse une puissance de sortie d'au moins 1 400 kW et comprenne au moins un point de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;
  - a) au plus tard le 31 décembre 2030, le long du réseau central du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc et à ce que chaque parc de recharge fournisse une puissance de sortie d'au moins 3 500 kW et comprenne au moins deux points de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;

- b) au plus tard le 31 décembre 2030, le long du réseau global du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 100 km entre chaque parc et à ce que chaque parc de recharge fournisse une puissance de sortie d'au moins 1 400 kW et comprenne au moins un point de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;
- c) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque aire de stationnement sûre et sécurisée soit équipée d'au moins une station de recharge ouverte au public, réservée aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie d'au moins 100 kW;
- d) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque nœud urbain, ou ses alentours, soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins 600 kW, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW;
- e) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque nœud urbain, ou ses alentours, soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins 1 200 kW, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW.

1 *bis*. Le calcul du pourcentage de longueur du réseau RTE-T visé au paragraphe 1, points a01) et a02), est fondé sur les éléments suivants:

- a) pour le calcul du dénominateur: la longueur totale du réseau RTE-T sur le territoire de l'État membre;
- b) pour le calcul du numérateur: la longueur cumulée des tronçons du réseau RTE-T entre deux parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds; les tronçons du réseau RTE-T entre deux parcs de recharge distants de plus de 120 km ne sont pas pris en compte dans le calcul du numérateur.

1 *ter*. Un parc de recharge unique ouvert au public et réservé aux véhicules utilitaires lourds peut être déployé le long des routes du RTE-T pour les deux sens de circulation, à condition que ce parc soit facilement accessible depuis les deux sens de circulation, qu'une signalisation appropriée soit déployée et que les exigences énoncées au paragraphe 1 en ce qui concerne la distance, la puissance de sortie totale du parc, le nombre de points et la puissance de sortie des points uniques soient respectées pour les deux sens de circulation.

1 *quater*. Par dérogation au paragraphe 1 *ter*, le long des routes du RTE-T dont le trafic annuel moyen total est inférieur à 2 000 véhicules utilitaires lourds par jour et lorsque l'infrastructure ne peut être justifiée d'un point de vue socio-économique au vu du rapport coûts-avantages, les États membres peuvent prévoir qu'un parc de recharge ouvert au public et réservé aux véhicules utilitaires lourds peut desservir les deux sens de circulation tout en satisfaisant aux exigences énoncées au paragraphe 1 en ce qui concerne la distance, la puissance de sortie totale du parc, le nombre de points et la puissance de sortie des points uniques applicables à un seul sens de circulation, à condition que le parc de recharge soit facilement accessible depuis les deux sens de circulation et qu'une signalisation appropriée soit déployée. Les États membres notifient ces dérogations à la Commission. Ils les réexaminent tous les deux ans dans le cadre du rapport d'avancement national visé à l'article 14.

1 *quinquies*. Par dérogation au paragraphe 1, le long des routes du RTE-T dont le trafic annuel moyen total est inférieur à 2 000 véhicules utilitaires lourds par jour et lorsque l'infrastructure ne peut être justifiée d'un point de vue socio-économique au vu du rapport coûts-avantages, les États membres peuvent réduire jusqu'à 50 % la puissance de sortie totale d'un parc de recharge ouvert au public réservé aux véhicules utilitaires lourds requise en vertu du paragraphe 1, à condition que ce parc de recharge ne desserve qu'un seul sens de circulation et que les autres exigences énoncées au paragraphe 1 en ce qui concerne la distance, le nombre de points et la puissance de sortie des points uniques soient respectées. Les États membres notifient ces dérogations à la Commission. Ils les réexaminent tous les deux ans dans le cadre du rapport d'avancement national visé à l'article 14.

1 *sexies*. Par dérogation à l'exigence concernant l'intervalle maximal de 60 km entre les parcs de recharge ouverts au public réservés aux véhicules utilitaires lourds, énoncée au paragraphe 1, point a), les États membres peuvent autoriser un intervalle plus important pouvant aller jusqu'à 100 km pour les parcs de recharge situés le long des routes du réseau central du RTE-T dont le trafic annuel moyen total est inférieur à 800 véhicules utilitaires lourds par jour, à condition qu'une signalisation appropriée concernant l'intervalle entre les stations de recharge soit déployée. Les États membres notifient ces dérogations à la Commission. Ils les réexaminent tous les deux ans dans le cadre du rapport d'avancement national visé à l'article 14.

Lorsqu'une dérogation a été notifiée par un État membre en vertu du présent paragraphe, les exigences énoncées au paragraphe 1, point a), en termes d'intervalle maximal entre les parcs de recharge sont réputées satisfaites aux fins des paragraphes 1 *ter*, 1 *quater* et 1 *quinquies*.

1 *septies*. Par dérogation aux exigences énoncées au paragraphe 1, points a01), a02), a) et b), concernant la puissance de sortie totale des parcs de recharge ouverts au public réservés aux véhicules utilitaires lourds, et aux exigences énoncées au paragraphe 1, point a), relatives à l'intervalle maximal entre ces parcs, Chypre peut soumettre à la Commission une demande motivée d'autorisation pour appliquer des exigences moins strictes en termes de niveau de puissance de sortie totale des parcs de recharge ouverts au public réservés aux véhicules utilitaires lourds et/ou pour appliquer un intervalle maximal plus important pouvant aller jusqu'à 100 km entre ces parcs, à condition qu'une telle demande, s'il y est fait droit, n'entrave pas la circulation des véhicules utilitaires lourds électriques dans cet État membre.

La Commission adopte, dans un délai de six mois, une décision sur cette demande, en fonction de la justification fournie. Toute dérogation accordée en vertu du présent paragraphe est limitée à une période de quatre ans maximum, à l'issue de laquelle elle est réexaminée par la Commission sur demande motivée de Chypre.

2. Au plus tard le 31 décembre 2030, les États membres voisins veillent à ce que les intervalles maximaux visés aux points a) et b) du paragraphe 1 ne soient pas dépassés pour les tronçons transfrontaliers du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T. Avant cette date, il est prêté attention aux tronçons transfrontaliers, et les États membres voisins mettent tout en œuvre pour respecter ces intervalles maximaux dès qu'ils déploient l'infrastructure de recharge le long des tronçons transfrontaliers du réseau RTE-T.

## Article 5

### Infrastructures de recharge

2. Aux points de recharge ouverts au public qu'ils exploitent, les exploitants de points de recharge donnent aux utilisateurs finals la possibilité d'effectuer une recharge ad hoc de leur véhicule électrique.

À ces points de recharge déployés à partir de la date d'application visée à l'article 24, une recharge ad hoc est possible au moyen d'un instrument de paiement largement utilisé dans l'Union. À cette fin, les exploitants de points de recharge acceptent, à ces points, les paiements électroniques effectués par l'intermédiaire des terminaux et dispositifs utilisés aux fins des services de paiement, parmi lesquels au moins l'un des suivants:

- a) les lecteurs de cartes de paiement;
- b) les dispositifs munis d'une fonctionnalité sans contact et permettant au moins de lire les cartes de paiement;
- c) pour les points de recharge ouverts au public dont la puissance de sortie est inférieure à 50 kW, les dispositifs utilisant une connexion internet et permettant une opération de paiement sécurisée, tels que ceux générant un code QR spécifique.

À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2027, les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge ouverts au public qu'ils exploitent, y compris les points déployés avant la date d'application visée à l'article 24, qui satisfont aux exigences énoncées à l'article 3, paragraphe 2, et dont la puissance de sortie est égale ou supérieure à 50 kW, soient conformes aux exigences énoncées aux points a) ou b).

Un seul terminal ou dispositif de paiement visé au deuxième alinéa peut desservir plusieurs points de recharge au sein d'un parc de recharge.

Les exigences énoncées au présent paragraphe ne s'appliquent pas aux points de recharge ouverts au public où il ne faut pas payer pour le service de recharge.

3. Lorsqu'ils proposent une authentification automatique à un point de recharge ouvert au public qu'ils exploitent, les exploitants de points de recharge veillent à ce que les utilisateurs finals aient toujours le droit de ne pas utiliser l'authentification automatique et puissent soit effectuer une recharge ad hoc de leur véhicule, comme prévu au paragraphe 2, soit utiliser une autre solution de recharge contractuelle proposée à ce point de recharge. Les exploitants de points de recharge affichent cette option de manière transparente et la proposent de manière pratique à l'utilisateur final, à chaque point de recharge ouvert au public qu'ils exploitent et où ils proposent l'authentification automatique.
4. Les prix facturés par les exploitants de points de recharge ouverts au public sont raisonnables, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires. Les exploitants de points de recharge ouverts au public s'abstiennent de toute discrimination entre les prix facturés aux utilisateurs finals et les prix facturés aux prestataires de services de mobilité, et entre les prix facturés aux différents prestataires de services de mobilité. Le cas échéant, le niveau des prix ne peut être différencié que de manière proportionnée, sur la base d'une justification objective.
5. Les exploitants de points de recharge affichent clairement les informations sur le prix ad hoc dans toutes les stations de recharge ouvertes au public qu'ils exploitent, de sorte que ces informations soient connues des utilisateurs finals avant le démarrage d'une session de recharge. Ces informations comprennent tous les éléments de prix facturés par l'exploitant pour calculer le prix d'une session de recharge, tels que le prix par session, le prix par minute ou le prix par kWh.

En ce qui concerne les points de recharge ouverts au public dont la puissance de sortie est égale ou supérieure à 50 kW, déployés à partir de la date d'application visée à l'article 24 et en ce qui concerne les points de recharge visés au paragraphe 2, troisième alinéa, ces informations sont affichées clairement à la station de recharge.

6. Les prix facturés par les prestataires de services de mobilité aux utilisateurs finals sont raisonnables, transparents et non discriminatoires. Les prestataires de services de mobilité mettent à la disposition des utilisateurs finals toutes les informations relatives aux prix pratiqués, avant le démarrage de la session de recharge, et spécifiques à leur session de recharge prévue, par l'intermédiaire de moyens électroniques librement disponibles et largement pris en charge, en distinguant clairement tous les éléments de prix, y compris les coûts d'itinérance de la recharge électrique applicables et les autres frais ou redevances appliqués par le prestataire de services de mobilité. Les frais sont raisonnables, transparents et non discriminatoires. Aucune redevance supplémentaire n'est appliquée pour l'itinérance transfrontière de la recharge électrique.

7. Au plus tard un an après la date d'application visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge ouverts au public qu'ils exploitent soient des points de recharge connectés.
8. Les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge électrique normaux ouverts au public, construits ou rénovés après la date d'application visée à l'article 24, qu'ils exploitent permettent la recharge intelligente.
10. Au plus tard un an après la date d'application visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge ouverts au public veillent à ce que tous les points de recharge en courant continu (CC) ouverts au public qu'ils exploitent soient équipés d'un câble de recharge fixe.
11. Lorsque l'exploitant d'un point de recharge n'en est pas le propriétaire, le propriétaire met à la disposition de l'exploitant, selon les modalités convenues entre eux, un point de recharge ayant les caractéristiques techniques qui permettent à l'exploitant de se conformer aux obligations énoncées aux paragraphes 3, 7, 8 et 10.

## *Article 6*

### *Objectifs pour les infrastructures de ravitaillement en hydrogène des véhicules routiers*

1. Les États membres veillent à ce que, sur leur territoire, un nombre minimal de stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public soient mises en place au plus tard le 31 décembre 2030.

À cette fin, les États membres veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre 2030, des stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public et équipées d'un distributeur d'au moins 700 bars, soient déployées à un intervalle maximal de 200 km le long du réseau central du RTE-T.

Une analyse du lieu idéal pour ces stations de ravitaillement est effectuée par les États membres; elle prend notamment en considération le déploiement de ces stations dans les nœuds urbains ou à proximité de ces derniers ou dans des pôles multimodaux où d'autres modes de transport pourraient également être intégrés.

2. Les États membres voisins veillent à ce que l'intervalle maximal visé au paragraphe 1, deuxième alinéa, ne soit pas dépassé pour les tronçons transfrontaliers du réseau central du RTE-T.
3. L'exploitant d'une station de ravitaillement ouverte au public ou, lorsque l'exploitant n'en est pas le propriétaire, le propriétaire de cette station veille, selon les modalités convenues entre eux, à ce que la station soit conçue de manière à pouvoir être utilisée par des véhicules utilitaires légers et des véhicules utilitaires lourds.

## *Article 7*

### *Infrastructure de ravitaillement en hydrogène*

1. Aux stations de ravitaillement ouvertes au public qu'ils exploitent, les exploitants de stations de ravitaillement en hydrogène donnent aux utilisateurs finals la possibilité d'effectuer un ravitaillement ad hoc.

Un ravitaillement ad hoc est possible dans toutes les stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public au moyen d'un instrument de paiement largement utilisé dans l'Union. À cette fin, les exploitants de ces stations acceptent les paiements électroniques effectués par l'intermédiaire des terminaux et dispositifs utilisés aux fins des services de paiement, parmi lesquels au moins l'un des suivants:

- a) les lecteurs de cartes de paiement;
- b) les dispositifs munis d'une fonctionnalité sans contact et permettant au moins de lire les cartes de paiement.

Les exigences énoncées au présent paragraphe s'appliquent à partir de la date d'application visée à l'article 24 aux stations de ravitaillement ouvertes au public déployées après cette date. Pour les stations de ravitaillement ouvertes au public déployées avant cette date, ces exigences s'appliquent à partir de six mois après cette date.

Lorsque l'exploitant d'un point de ravitaillement en hydrogène n'en est pas le propriétaire, le propriétaire met à la disposition de l'exploitant, selon les modalités convenues entre eux, des points de ravitaillement en hydrogène ayant les caractéristiques techniques qui permettent à l'exploitant de se conformer à l'obligation énoncée au présent paragraphe.

2. Les prix facturés par les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public sont raisonnables, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires. Les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public s'abstiennent de toute discrimination entre les prix facturés aux utilisateurs finals et les prix facturés aux prestataires de services de mobilité, et entre les prix facturés aux différents prestataires de services de mobilité. Le cas échéant, le niveau des prix ne peut être différencié que sur la base d'une justification objective.
3. Les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène mettent à disposition les informations relatives aux prix avant le démarrage d'une session de ravitaillement dans les stations de ravitaillement qu'ils exploitent.
4. Les exploitants de stations de ravitaillement ouvertes au public peuvent fournir aux clients des services de ravitaillement en hydrogène sur une base contractuelle, y compris au nom et pour le compte d'autres prestataires de services de mobilité. Les prestataires de services de mobilité facturent aux utilisateurs finals des prix raisonnables, transparents et non discriminatoires. Les prestataires de services de mobilité mettent à la disposition des utilisateurs finals toutes les informations relatives aux prix pratiqués, avant le démarrage de la session de ravitaillement, et spécifiques à leur session de ravitaillement prévue, par l'intermédiaire de moyens électroniques librement disponibles et largement pris en charge, en distinguant clairement les éléments de prix facturés par l'exploitant du point de ravitaillement en hydrogène, les coûts d'itinérance de la recharge électrique applicables et les autres frais ou redevances appliqués par le prestataire de services de mobilité.

#### *Article 8*

##### *Infrastructures destinées au méthane liquéfié pour les véhicules de transport routier*

Jusqu'au 1<sup>er</sup> janvier 2025, les États membres veillent à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en méthane liquéfié ouverts au public soient mis en place, au moins tout au long du réseau central du RTE-T, afin de permettre aux véhicules utilitaires lourds utilisant du méthane liquéfié de circuler dans toute l'Union, lorsqu'il existe une demande, à moins que les coûts ne soient disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement.

## Article 9

### *Objectifs pour l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes*

1. Les États membres veillent à ce qu'une quantité minimale d'alimentation électrique à quai pour les porte-conteneurs de mer et les navires à passagers de mer soit fournie dans les ports maritimes du RTE-T. À cette fin, les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2030:
  - a) les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T, dans lesquels le nombre annuel moyen d'escales de navires amarrés à quai effectuées au cours des trois dernières années par des porte-conteneurs de mer de plus de 5 000 tonnes de jauge brute est supérieur à 100, soient équipés pour fournir chaque année l'alimentation électrique à quai pour au moins 90 % du nombre total d'escales effectuées par des porte-conteneurs de mer de plus de 5 000 tonnes de jauge brute amarrés à quai dans le port maritime concerné;
  - b) les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T, dans lesquels le nombre annuel moyen d'escales de navires amarrés à quai effectuées au cours des trois dernières années par des navires rouliers à passagers de mer de plus de 5 000 tonnes de jauge brute et des engins à passagers à grande vitesse de mer de plus de 5 000 tonnes de jauge brute est supérieur à 40, soient équipés pour fournir chaque année l'alimentation électrique à quai pour au moins 90 % du nombre total d'escales effectuées par des navires rouliers à passagers de mer de plus de 5 000 tonnes de jauge brute et par des engins à passagers à grande vitesse de mer de plus de 5 000 tonnes de jauge brute qui sont amarrés à quai dans le port maritime concerné;
  - c) les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T, dans lesquels le nombre annuel moyen d'escales de navires amarrés à quai effectuées au cours des trois dernières années par des navires à passagers de mer de plus de 5 000 tonnes de jauge brute autres que des navires rouliers à passagers de mer et des engins à passagers à grande vitesse de mer est supérieur à 25, soient équipés pour fournir chaque année l'alimentation électrique à quai pour au moins 90 % du nombre total d'escales effectuées par des navires à passagers de mer de plus de 5 000 tonnes de jauge brute autres que des navires rouliers à passagers de mer et des engins à passagers à grande vitesse de mer qui sont amarrés à quai dans le port maritime concerné.

2. Les escales des navires visées à l'article 5, paragraphe 3, points a), b), c), d *bis*)<sup>35</sup> et f), de [FuelEU Maritime] ne sont pas prises en compte pour déterminer le nombre total d'escales des navires amarrés à quai au port concerné au titre du paragraphe 1.
3. Lorsque les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T sont situés sur une île, dans une région ultrapériphérique visée à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne ou sur le territoire de Ceuta et Melilla, qui n'est pas directement raccordé au réseau électrique du continent, ou, dans le cas d'une région ultrapériphérique ou de Ceuta et Melilla, au réseau électrique d'un pays voisin, le paragraphe 1 ne s'applique pas tant qu'un tel raccordement n'a pas été achevé ou qu'il n'existe pas une capacité suffisante de production d'électricité à partir de sources d'énergie non fossiles au niveau local pour couvrir les besoins de l'île, de la région ultrapériphérique ou de Ceuta et Melilla.

## *Article 10*

### *Objectifs pour l'alimentation électrique à quai dans les ports de navigation intérieure*

Les États membres veillent à ce que:

- a) au moins une installation fournissant une alimentation électrique à quai aux bateaux de navigation intérieure soit déployée dans tous les ports de navigation intérieure du réseau central du RTE-T au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2025;
- b) au moins une installation fournissant une alimentation électrique à quai aux bateaux de navigation intérieure soit déployée dans tous les ports de navigation intérieure du réseau global du RTE-T au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2030.

---

<sup>35</sup> L'article 5, paragraphe 3, point d *bis*), de la proposition FuelEUMaritime est libellé comme suit:  
"d *bis*) qui ne sont pas en mesure de se raccorder à l'alimentation électrique à quai parce que, exceptionnellement, la stabilité du réseau électrique est menacée en raison de l'insuffisance de l'électricité à quai disponible pour répondre à la demande de puissance électrique requise du navire à quai;"

## Article 11

### *Objectifs pour l'approvisionnement en méthane liquéfié dans les ports maritimes*

1. Les États membres veillent à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en méthane liquéfié soient mis en place dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T visés au paragraphe 2 pour permettre la circulation des navires de mer sur l'ensemble du réseau central du RTE-T au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 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 désignent dans leurs cadres d'action nationaux les ports maritimes du réseau central du RTE-T qui devront donner accès aux points de ravitaillement en méthane liquéfié visés au paragraphe 1, en tenant compte également des évolutions et besoins réels du marché.

## Article 12

### *Objectifs pour la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement*

1. Les États membres veillent à ce que, dans tous les aéroports du réseau central et du réseau global du RTE-T, la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement soit assurée:
  - a) au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2025, à tous les postes de stationnement au contact utilisés pour les opérations de transport aérien commercial;
  - b) au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2030, à tous les postes de stationnement éloignés utilisés pour les opérations de transport aérien commercial.
- 1 *bis*. Les États membres peuvent exempter les aéroports du réseau RTE-T, comptabilisant moins de 10 000 mouvements de vols commerciaux par an, au cours des trois dernières années, de l'obligation de fournir de l'électricité aux aéronefs en stationnement à tous les postes de stationnement éloignés.
2. À partir du 1<sup>er</sup> janvier 2030 au plus tard, les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que l'électricité fournie en vertu du paragraphe 1 provienne du réseau électrique ou soit produite sur place sans utiliser de combustibles fossiles.

## Article 13

### *Cadres d'action nationaux*

1. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2024, chaque État membre élabore et transmet à la Commission un projet de cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes.
  - a) Le cadre d'action national comporte au moins les éléments suivants:
    - 1) 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, ainsi que du développement des infrastructures pour carburants alternatifs, compte tenu de l'accès intermodal aux infrastructures pour carburants alternatifs et, le cas échéant, de la continuité transfrontalière;
    - 2) les objectifs chiffrés et les objectifs nationaux en vertu des articles 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 et 12 pour lesquels des objectifs nationaux contraignants sont fixés dans le présent règlement;
    - 3) les politiques et mesures nécessaires pour garantir la réalisation des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux visés au point 2) du présent paragraphe;
    - 4) les mesures visant à promouvoir le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs pour les flottes captives, en particulier pour les stations de recharge électrique et de ravitaillement en hydrogène pour les services de transports publics et les stations de recharge électrique pour le partage de voitures, lorsque ces mesures sont prévues ou ont été adoptées par l'État membre;
    - 5) les mesures visant à encourager et à faciliter le déploiement, dans des lieux privés, de stations de recharge pour véhicules utilitaires légers et véhicules utilitaires lourds qui ne sont pas ouvertes au public, lorsque ces mesures sont prévues ou ont été adoptées par l'État membre;
    - 6) les mesures visant à promouvoir les infrastructures pour carburants alternatifs dans les nœuds urbains, en particulier en ce qui concerne les points de recharge ouverts au public, lorsque ces mesures sont prévues ou ont été adoptées par l'État membre;

- 7) les mesures visant à promouvoir un nombre suffisant de points de recharge électrique à haute puissance ouverts au public, lorsque ces mesures sont prévues ou ont été adoptées par l'État membre;
- 7 bis) les mesures nécessaires pour garantir que le déploiement et l'exploitation de points de recharge, y compris la répartition géographique des points de recharge bidirectionnelle, contribuent à la flexibilité du système énergétique et à la pénétration de l'électricité renouvelable dans le réseau électrique, lorsque ces mesures sont prévues ou ont été adoptées par l'État membre;
- 8) les mesures visant à garantir que les points de recharge et de ravitaillement en carburant alternatif ouverts au public sont accessibles aux personnes âgées, aux personnes à mobilité réduite et aux personnes handicapées, conformément aux exigences en matière d'accessibilité énoncées dans la directive (UE) 2019/882;
- 9) les mesures visant à lever les éventuels obstacles en ce qui concerne la planification, l'octroi d'autorisations et l'acquisition et l'exploitation d'infrastructures pour carburants alternatifs, lorsque ces mesures sont prévues ou ont été adoptées par l'État membre.

b) Le cadre d'action national peut comporter les éléments suivants:

- 1) un plan de déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans les aéroports à d'autres fins que la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement, par exemple pour la recharge électrique et le ravitaillement en hydrogène des aéronefs;
- 2) un plan de déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports maritimes, par exemple pour l'électricité et l'hydrogène, pour les services portuaires tels que définis dans le règlement (UE) 2017/352<sup>36</sup>;

---

<sup>36</sup> Règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil du 15 février 2017 établissant un cadre pour la fourniture de services portuaires et des règles communes relatives à la transparence financière des ports (JO L 57 du 3.3.2017, p. 1).

- 3) un plan de déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports maritimes à d'autres fins que le ravitaillement en méthane liquéfié et l'alimentation électrique à quai des navires de mer, par exemple pour l'hydrogène, l'ammoniac et l'électricité;
  - 4) un plan de déploiement des carburants alternatifs dans le domaine de la navigation intérieure, par exemple pour l'hydrogène et l'électricité;
  - 5) un plan de déploiement comprenant les objectifs chiffrés, les étapes clés et les besoins en financement, pour les trains électriques à batterie ou propulsés à l'hydrogène sur des sections du réseau qui ne seront pas électrifiées;
  - 6) des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux pour le déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs en ce qui concerne les points 1), 2), 3), 4) et 5) du présent alinéa pour lesquels aucun objectif chiffré contraignant n'est fixé dans le présent règlement;
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.
  3. Les États membres veillent à ce que les cadres d'action nationaux prennent en compte, le cas échéant, les intérêts des autorités régionales et locales, notamment lorsqu'il s'agit des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les services de transports publics, 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 du présent règlement. En particulier, les États membres coopèrent à l'élaboration de stratégies pour l'utilisation de carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes dans le transport par voie d'eau. La Commission assiste les États membres dans le processus de coopération.
  5. Les mesures d'appui aux infrastructures pour carburants alternatifs sont conformes aux dispositions du TFUE régissant les aides d'État.
  6. Chaque État membre met à la disposition du public son projet de cadre d'action national et veille à ce que le public bénéficie, en temps voulu, de possibilités effectives de participer à la préparation du projet de cadre d'action national.

7. La Commission évalue les projets de cadres d'action nationaux et peut adresser des recommandations à un État membre au plus tard six mois après la présentation des projets de cadres d'action nationaux tels que visés au paragraphe 1. Lesdites recommandations peuvent, notamment, porter sur:
  - a) le niveau d'ambition des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux en vue de satisfaire aux obligations énoncées aux articles 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 et 12;
  - b) les politiques et les mesures relatives aux objectifs chiffrés et aux objectifs nationaux des États membres.
8. Chaque État membre tient dûment compte, dans son cadre d'action national définitif, de toute recommandation formulée par la Commission. Si l'État membre concerné ne donne pas suite à une recommandation ou à une partie substantielle de celle-ci, il fournit une explication écrite à la Commission.
9. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2025, chaque État membre notifie à la Commission son cadre d'action national définitif.

#### *Article 14*

##### *Établissement de rapports*

1. Chaque État membre soumet à la Commission un rapport indépendant d'avancement national sur la mise en œuvre de son cadre d'action national pour la première fois au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2027, puis tous les deux ans.
2. Le rapport d'avancement comporte 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 13.

3. Les États membres évaluent, au plus tard le 30 juin 2024, puis périodiquement tous les quatre ans, la façon dont le déploiement et l'exploitation de points de recharge pourraient permettre aux véhicules électriques de contribuer davantage à la flexibilité du système énergétique, y compris leur participation au marché de l'équilibrage, et à une meilleure absorption de l'électricité renouvelable. Cette évaluation tient compte de tous les types de points de recharge, qu'ils soient ouverts au public ou privés, et formule des recommandations en matière de type, de technologies connexes et de répartition géographique afin de faciliter la capacité des utilisateurs à intégrer leurs véhicules électriques dans le système. Cette évaluation est rendue publique. Les États membres peuvent demander à l'autorité de régulation de procéder à cette évaluation. Sur la base des résultats de l'évaluation, les États membres prennent, si nécessaire, les mesures appropriées pour déployer des points de recharge supplémentaires et les incluent dans leur rapport d'avancement visé au paragraphe 1. L'évaluation et les mesures sont prises en compte par les gestionnaires de réseau dans les plans de développement du réseau visés à l'article 32, paragraphe 3, et à l'article 51 de la directive (UE) 2019/944.
4. Sur la base des données fournies par les gestionnaires de réseau de transport et les gestionnaires de réseau de distribution, l'autorité de régulation d'un État membre évalue, au plus tard le 30 juin 2024, puis périodiquement tous les quatre ans, la contribution potentielle de la recharge bidirectionnelle à la pénétration de l'électricité renouvelable dans le système électrique. Cette évaluation est rendue publique. Sur la base des résultats de l'évaluation, les États membres prennent, si nécessaire, les mesures appropriées pour adapter la disponibilité et la répartition géographique des points de recharge bidirectionnelle dans les espaces privés, et les incluent dans leur rapport d'avancement visé au paragraphe 1.

#### *Article 14 bis*

##### *Contenu, structure et format des cadres d'action nationaux et des rapports d'avancement nationaux*

Au plus tard six mois après la date d'application visée à l'article 24, la Commission adopte des orientations et des modèles pour le contenu, la structure et le format des cadres d'action nationaux et le contenu des rapports d'avancement nationaux que les États membres doivent présenter conformément à l'article 13 et à l'article 14, paragraphe 1. La Commission peut adopter des orientations et des modèles pour faciliter l'application effective, dans toute l'Union, de toute autre disposition du présent règlement.

## Article 15

### *Évaluation des cadres d'action nationaux et des rapports d'avancement nationaux*

1. Au plus tard le 1<sup>er</sup> janvier 2026, la Commission évalue les cadres d'action nationaux soumis par les États membres en vertu de l'article 13, paragraphe 9, et présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur l'évaluation de ces cadres d'action nationaux et leur cohérence au niveau de l'Union, y compris une première évaluation du degré attendu de réalisation des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux visés à l'article 13, paragraphe 1.
2. La Commission évalue les rapports d'avancement nationaux présentés par les États membres en vertu de l'article 14, paragraphe 1, et adresse, le cas échéant, des recommandations aux États membres afin de garantir la réalisation des objectifs et obligations énoncés dans le présent règlement. Dans les six mois suivant les recommandations de la Commission, les États membres peuvent publier une version actualisée de leur rapport d'avancement national.
3. Un an après la soumission des rapports d'avancement nationaux par les États membres, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur son évaluation de ces rapports en vertu de l'article 14, paragraphe 1. Cette évaluation porte sur les éléments suivants:
  - a) les progrès accomplis par les États membres en ce qui concerne la réalisation des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux;
  - b) la cohérence du développement au niveau de l'Union.

4. Sur la base des cadres d'action nationaux, des rapports d'avancement nationaux et des rapports soumis par les États membres en vertu de l'article 13, paragraphe 9, de l'article 14, paragraphe 1, et de l'article 16, paragraphe 1, respectivement, la Commission publie et met régulièrement à jour des informations sur les objectifs chiffrés et les objectifs nationaux présentés par chaque État membre en ce qui concerne:
- a) le nombre de points et de stations de recharge ouverts au public, en distinguant les points de recharge réservés aux véhicules utilitaires légers et les points de recharge réservés aux véhicules utilitaires lourds, et conformément à la classification prévue à l'annexe III;
  - b) le nombre de points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public;
  - c) les infrastructures pour l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes et intérieurs du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;
  - d) les infrastructures pour la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement dans les aéroports du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;
  - e) le nombre de points de ravitaillement en méthane liquéfié dans les ports maritimes et intérieurs du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;
  - f) le nombre de points de ravitaillement en méthane liquéfié pour véhicules à moteur ouverts au public;
  - g) le nombre de points de ravitaillement en GNC pour véhicules à moteur ouverts au public;
  - h) les points de ravitaillement et de recharge pour d'autres carburants alternatifs dans les ports maritimes et intérieurs du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;
  - i) les points de ravitaillement et de recharge pour d'autres carburants alternatifs dans les aéroports du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;
  - j) les points de ravitaillement en carburants alternatifs et les points de recharge pour le transport ferroviaire.

## *Article 16*

### *Suivi des progrès*

1. Au plus tard le 31 mars de l'année suivant la date d'application visée à l'article 24, puis chaque année à la même date, les États membres communiquent à la Commission la puissance de sortie totale cumulée de recharge, le nombre de points de recharge ouverts au public ainsi que le nombre de véhicules hybrides rechargeables et de véhicules électriques à batterie immatriculés et déployés sur leur territoire au 31 décembre de l'année précédente, conformément aux exigences de l'annexe III.
2. Sans préjudice de la procédure établie à l'article 258 du TFUE, lorsqu'il ressort du rapport visé au paragraphe 1 du présent article ou de toute information dont dispose la Commission qu'un État membre n'a pas atteint ses objectifs chiffrés nationaux tels que visés à l'article 3, paragraphe 1, la Commission peut émettre un constat à cet effet et recommander à l'État membre concerné de prendre des mesures correctives pour atteindre les objectifs chiffrés nationaux. Dans les trois mois suivant la réception du constat de la Commission, l'État membre concerné notifie à la Commission les mesures correctives qu'il prévoit de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs chiffrés fixés à l'article 3, paragraphe 1, y compris les actions supplémentaires que l'État membre entend mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs, ainsi qu'un calendrier précis des actions qui permet d'évaluer les progrès annuels accomplis en vue de la réalisation desdits objectifs. Lorsque la Commission constate que les mesures correctives sont satisfaisantes, l'État membre concerné met à jour son dernier rapport d'avancement national tel que visé à l'article 14 pour y inclure ces mesures correctives et le soumet à la Commission.

## Article 17

### *Information des utilisateurs*

1. Des informations pertinentes, cohérentes et claires sont mises à disposition 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:
  - a) dans les manuels d'utilisation des véhicules à moteur et sur les véhicules à moteur par les constructeurs visés à l'article 3, paragraphe 40, du règlement (UE) 2018/858, lorsque ces véhicules sont mis sur le marché;
  - b) aux points de ravitaillement et de recharge par les exploitants des points de ravitaillement et de recharge, et
  - c) chez les concessionnaires automobiles par les distributeurs visés à l'article 3, paragraphe 43, du règlement (UE) 2018/858.
  
2. L'identification de la compatibilité des véhicules et des infrastructures ainsi que l'identification de la compatibilité des carburants et des véhicules visés au paragraphe 1 sont conformes aux spécifications techniques visées aux points 9.1 et 9.2 de l'annexe II. 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) par les exploitants des points de ravitaillement sur les pompes correspondantes et leurs pistolets à tous les points de ravitaillement qu'ils exploitent, à partir du moment où les carburants sont mis sur le marché;
  - b) par les constructeurs visés à l'article 3, paragraphe 40, du règlement (UE) 2018/858, sur les bouchons de remplissage ou à proximité immédiate de ceux-ci, pour les véhicules à moteur recommandés pour 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.

3. Lorsque les prix du carburant sont affichés dans les stations de ravitaillement, les États membres veillent à ce qu'une comparaison entre les prix unitaires concernés soit affichée, le cas échéant, et en particulier pour l'électricité et l'hydrogène, pour information et conformément à la méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs visée au point 9.3 de l'annexe II.
4. Lorsque les normes européennes établissant des spécifications techniques pour un carburant ne comportent pas de dispositions en matière d'étiquetage concernant la conformité aux normes en question, lorsque les dispositions en matière d'étiquetage ne mentionnent pas une expression graphique, notamment des systèmes de code de couleurs, ou lorsque les dispositions en matière d'étiquetage ne sont pas appropriées pour atteindre les objectifs du présent règlement, la Commission peut, par voie d'actes d'exécution en vertu de l'article 21, paragraphe 2, afin d'assurer la mise en œuvre uniforme des paragraphes 1 et 2:
  - a) charger les OEN de définir des spécifications d'étiquetage concernant la compatibilité,
  - b) déterminer l'expression graphique, y compris un système de code de couleurs, concernant la compatibilité des 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.
5. Lorsque les dispositions en matière d'étiquetage des normes européennes respectives sont mises à jour, lorsque des actes d'exécution relatifs à l'étiquetage sont adoptés ou lorsque de nouvelles normes européennes pour les carburants alternatifs sont définies si nécessaire, les exigences correspondantes en matière d'étiquetage s'appliquent, vingt-quatre mois après leur mise à jour ou adoption respective, à tous les points de ravitaillement et de recharge et à tous les véhicules à moteur lorsqu'ils sont mis sur le marché.

## *Article 18*

### *Fourniture des données*

1. Les États membres désignent une organisation chargée de l'enregistrement de l'identification ("IDRO"). L'IDRO délivre et gère des codes d'identification unique ("ID") permettant d'identifier au moins les exploitants des points de recharge et les prestataires de services de mobilité, au plus tard un an après la date d'application visée à l'article 24.
2. Au plus tard un an après la date d'application visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge et de points de ravitaillement pour carburants alternatifs et ouverts au public ou, selon les modalités convenues entre eux, les propriétaires de ces points veillent à ce que les données statiques et dynamiques concernant les infrastructures pour carburants alternatifs qu'ils exploitent ou les services intrinsèquement liés à ces infrastructures qu'ils fournissent ou externalisent soient accessibles, sans frais. Les types de données suivants sont mis à disposition:
  - a) données statiques pour les points de recharge et les points de ravitaillement en carburants alternatifs ouverts au public qu'ils exploitent:
    - i) la localisation géographique des points de recharge et des points de ravitaillement en carburants alternatifs,
    - ii) le nombre de connecteurs,
    - iii) le nombre de places de stationnement réservées aux personnes handicapées,
    - iv) les coordonnées du propriétaire et de l'exploitant de la station de recharge et de ravitaillement;
    - v) les heures d'ouverture.

- b) autres données statiques pour les points de recharge ouverts au public qu'ils exploitent:
  - i) les codes d'identification (ID) permettant d'identifier au moins le point de recharge,
  - ii) le type de connecteur,
  - iii) le type de courant (CA/CC),
  - iv) la puissance de sortie (kW).
- c) données dynamiques pour les points de recharge et les points de ravitaillement en carburants alternatifs ouverts au public qu'ils exploitent:
  - i) le statut opérationnel (opérationnel/hors service),
  - ii) la disponibilité (en cours d'utilisation/libre),
  - iii) le prix ad hoc.

Les exigences énoncées au point c) ne s'appliquent pas aux points de recharge ouverts au public où il ne faut pas payer pour le service de recharge.

3. Au plus tard quinze mois après la date d'application visée à l'article 24, les États membres veillent à ce que les données visées au paragraphe 2 soient accessibles sur une base ouverte et non discriminatoire à toutes les parties prenantes par l'intermédiaire de leurs points d'accès nationaux conformément aux dispositions pertinentes relatives à ces données figurant dans le règlement délégué (UE) 2022/670<sup>37</sup> et en vertu des spécifications complémentaires supplémentaires qui peuvent être adoptées en vertu du paragraphe 4 *bis*.
4. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 20 pour ajouter aux types de données spécifiés au paragraphe 2 des types de données supplémentaires concernant les points de recharge et les points de ravitaillement en carburants alternatifs ouverts au public ou les services intrinsèquement liés à cette infrastructure que les exploitants de ladite infrastructure fournissent ou externalisent en vue de développements technologiques ou de nouveaux services mis à disposition sur le marché.

---

<sup>37</sup> Règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission du 2 février 2022 complétant la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne la mise à disposition, dans l'ensemble de l'Union, de services d'informations en temps réel sur la circulation (JO L 122 du 25.4.2022, p. 1).

4 *bis*. La Commission peut, au moyen d'actes d'exécution adoptés en vertu de l'article 21, paragraphe 2:

- a) adopter des spécifications, complémentaires de celles énoncées dans le règlement délégué (UE) 2022/670, quant au format, à la fréquence et à la qualité dans lesquels les données visées au paragraphe 2 et dans les actes délégués adoptés sur la base du paragraphe 4 sont mises à disposition;
- b) établir des procédures détaillées permettant la mise à disposition et l'accessibilité des données requises en vertu du présent article.

Les actes d'exécution adoptés sur la base du présent paragraphe sont sans préjudice de la directive 2010/40/UE et des actes délégués et des actes d'exécution adoptés sur la base de cette dernière.

5. Les actes délégués et les actes d'exécution visés aux paragraphes 4 et 4 *bis* prévoient des périodes transitoires raisonnables avant que les dispositions qu'ils contiennent ou leurs modifications ne deviennent contraignantes pour les exploitants ou propriétaires de points de recharge et de points de ravitaillement en carburants alternatifs.

## *Article 19*

### *Spécifications techniques communes*

1. Les spécifications techniques énoncées à l'annexe II doivent être respectées.
6. Conformément à l'article 10 du règlement (UE) n° 1025/2012, la Commission peut demander aux organisations européennes de normalisation d'élaborer des normes européennes définissant des spécifications techniques pour les domaines visés à l'annexe II du présent règlement pour lesquels aucune spécification technique commune n'a été adoptée par la Commission.

7. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 20 pour modifier et compléter l'annexe II:
- a) en introduisant les spécifications techniques pour les domaines énumérés dans ladite annexe afin de permettre une interopérabilité technique complète des infrastructures de recharge et de ravitaillement en termes de raccordements physiques, d'échanges communicationnels et d'accès pour les personnes à mobilité réduite pour ces domaines;
  - b) en actualisant les références aux normes visées dans les spécifications techniques énoncées dans ladite annexe.

Lorsque de tels actes délégués doivent s'appliquer à des infrastructures existantes, ces actes sont fondés sur une analyse coûts-bénéfices, soumise au Parlement européen et au Conseil en même temps que ces actes délégués.

8. Les actes délégués visés au paragraphe 7 prévoient des périodes transitoires raisonnables avant que les spécifications techniques qu'ils contiennent ou leurs modifications ne deviennent contraignantes pour l'infrastructure.

## *Article 20*

### *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 18 et 19 est conféré à la Commission pour une durée de cinq ans à partir de la date d'application visée à l'article 24. 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 18 et 19 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.
- 3 bis. Avant l'adoption d'un acte délégué, la Commission consulte les experts désignés par chaque État membre, conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel "Mieux légiférer" du 13 avril 2016.
4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.
5. Un acte délégué adopté en vertu des articles 18 et 19 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 21*

#### *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.

## Article 22

### Réexamen

1. Au plus tard le 31 décembre 2024, la Commission réexamine les dispositions du présent règlement relatives aux véhicules utilitaires lourds et, le cas échéant, présente une proposition visant à modifier le présent règlement. À l'appui de ce réexamen, la Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport sur la maturité technologique et commerciale des véhicules utilitaires lourds. Ce rapport tient compte des premières indications des préférences du marché. Il tient également compte des évolutions technologiques et des normes réalisées à cette date et de celles attendues à court terme, en particulier en ce qui concerne les normes en matière de recharge et de ravitaillement et les technologies telles que les normes de recharge électrique à haute puissance, les réseaux routiers électriques et l'hydrogène liquide. En ce qui concerne les stations de ravitaillement en hydrogène, la Commission évalue en outre la date visée à l'article 6, paragraphe 1, à la lumière de l'évolution des technologies et du marché et de la nécessité de préciser une capacité minimale pour ces stations, ainsi que la pertinence d'étendre les exigences relatives au déploiement des stations de ravitaillement en hydrogène au réseau global du RTE-T et la date de cette extension.
2. Au plus tard le 31 décembre 2026, et ensuite tous les cinq ans, la Commission réexamine le présent règlement et, le cas échéant, présente une proposition visant à le modifier. La Commission réexamine en particulier si les moyens de paiement électroniques visés à l'article 5, paragraphe 2, sont toujours appropriés. Elle évalue également si les seuils de trafic visés à l'article 3, paragraphes 2 *ter* et 2 *quater*, et à l'article 4, paragraphes 1 *quater* et 1 *quinquies*, sont toujours pertinents compte tenu de l'augmentation attendue de la part des véhicules électriques à batterie par rapport à la flotte totale de véhicules circulant dans l'Union.

### *Article 23*

#### *Abrogation*

1. La directive 2014/94/UE, le règlement délégué (UE) 2019/1745 de la Commission et le règlement délégué (UE) 2021/1444 de la Commission sont abrogés avec effet à la date d'application visée à l'article 24.
2. Les références faites à la directive 2014/94/UE s'entendent comme faites au présent règlement et se lisent selon le tableau de correspondance figurant à l'annexe IV.

### *Article 24*

#### *Entrée en vigueur*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au Journal officiel de l'Union européenne.

Il est applicable à partir de six mois après sa date d'entrée en vigueur.

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le

*Par le Parlement européen*

*Le président/La présidente*

*Par le Conseil*

*Le président/La présidente*

**Établissement de rapports**

Le rapport d'avancement national visé à l'article 14, paragraphe 1, du présent règlement porte au moins sur les éléments suivants:

1. définition des objectifs chiffrés
  - a) projections quant à l'essor des véhicules suivants pour le 31 décembre des années 2025, 2030 et 2035:
    - les véhicules utilitaires légers, en faisant la distinction entre les véhicules électriques à batterie, les véhicules hybrides rechargeables et les véhicules à hydrogène;
    - les véhicules utilitaires lourds, en faisant la distinction entre les véhicules électriques à batterie et les véhicules à hydrogène;
  - b) objectifs chiffrés pour le 31 décembre 2025, 2030 et 2035 pour:
    - les infrastructures de recharge électrique pour véhicules utilitaires légers: le nombre de stations de recharge et la puissance de sortie (classification des stations de recharge conformément à l'annexe III du présent règlement);
    - le développement des stations de recharge pour véhicules utilitaires légers qui ne sont pas ouvertes au public, le cas échéant;
    - les infrastructures de recharge électrique pour véhicules utilitaires lourds: le nombre de stations de recharge et la puissance de sortie;
    - le développement des stations de recharge pour véhicules utilitaires lourds qui ne sont pas ouvertes au public, le cas échéant;
    - les stations de ravitaillement en hydrogène: le nombre de stations de ravitaillement, la capacité des stations de ravitaillement et le connecteur fourni;
    - les stations de ravitaillement en méthane liquéfié: le nombre de stations de ravitaillement et la capacité des stations;
    - les points de ravitaillement en méthane liquéfié dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T, y compris le lieu (port) et la capacité par port;
    - l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T, y compris le lieu exact (port) et la capacité de chaque installation dans le port;
    - l'alimentation électrique à quai dans les ports de navigation intérieure du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T, y compris le lieu (port) et la capacité;
    - la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement, le nombre d'installations par aéroport du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;

- les autres objectifs chiffrés et objectifs nationaux pour lesquels aucun objectif national contraignant n'est fixé à l'échelle de l'Union, le cas échéant. Pour les infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports, dans les aéroports et pour le transport ferroviaire, il convient d'indiquer le lieu et la capacité/taille de l'installation;
2. taux d'utilisation pour les catégories visées au point 1 b), il convient d'indiquer le taux d'utilisation des infrastructures concernées;
  3. degré de réalisation des objectifs chiffrés indiqués pour le déploiement des carburants alternatifs dans les différents modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien):
    - le degré de réalisation des objectifs de déploiement des infrastructures visés au point 1 b) pour tous les modes de transport, le cas échéant, en particulier pour les stations de recharge électrique, le réseau routier électrique (le cas échéant), les stations de ravitaillement en hydrogène, l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes et intérieurs, le soutage de méthane liquéfié dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T, d'autres infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports, la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement;
    - pour les points de recharge, il convient de préciser le rapport entre les infrastructures publiques et privées;
    - le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs dans les nœuds urbains;
  - 3 bis. réexamen de la dérogation conformément à l'article 3, paragraphe 2 *ter*;
  4. 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 pour 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 de ravitaillement;
  5. des informations sur les mesures destinées à soutenir la mise en œuvre du cadre d'action national, y compris:
    - 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;

6. soutien du secteur public au déploiement et à la production, y compris:
  - un budget public annuel affecté au déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs, ventilé en fonction du carburant alternatif 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 alternatif;
  - la prise en considération des éventuels besoins particuliers au cours de la phase initiale de déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs;
7. recherche, développement technologique et activités de démonstration (RTD&D): un budget public annuel affecté au soutien de la recherche, du développement technologique et des activités de démonstration se rapportant aux carburants alternatifs.

**Spécifications techniques****1. Spécifications techniques relatives à l'alimentation électrique pour le transport routier**

## 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 EN 62196-2:2017;
- les points de recharge normaux en courant continu (CC) pour véhicules électriques sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs du système de charge combiné de type "Combo 2", tels que décrits dans la norme EN 62196-3:2014.

## 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 EN 62196-2:2017;
- 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 EN 62196-3:2014.

## 1.4. Points de recharge pour véhicules à moteur de catégorie L:

- les points de recharge ouverts au public en courant alternatif (CA) réservés aux véhicules électriques de catégorie L jusqu'à 3,7 kW sont équipés, à des fins d'interopérabilité, d'au moins un des dispositifs suivants:
  - a) socles de prise de courant ou connecteurs pour véhicule de type 3 A tels que décrits dans la norme EN 62196-2:2017 (pour charge en mode 3);
  - b) socles de prises de courant conformes à la norme 60884-1:2002+A1:2006+A2:2013 (pour charge en mode 1 ou 2);
- les points de recharge en courant alternatif (CA) ouverts au public réservés aux véhicules électriques de catégorie L de plus de 3,7 kW 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 EN 62196-2:2017.

- 1.5. Points de recharge électrique normaux et à haute puissance pour bus électriques:
- les points de recharge normaux et à haute puissance en courant alternatif (CA) pour bus électriques sont équipés au minimum de connecteurs de type 2, tels que décrits dans la norme EN 62196-2:2017;
  - les points de recharge normaux et à haute puissance en courant continu (CC) pour bus électriques sont équipés au minimum de connecteurs du système de chargement combiné de type "Combo 2", tels que décrits dans la norme EN 62196-3:2014.
- 1.5 bis. Les interfaces de contact pour les dispositifs de connexion automatisés destinées à être utilisées dans les systèmes de charge conductifs des bus électriques en mode 4, conformément à la norme EN 61851-23-1: 2020, sont équipées au minimum d'interfaces mécaniques et électriques, tels que décrites dans la norme EN 50696: 2021, concernant:
- le dispositif de connexion automatisé (DCA) monté sur l'infrastructure (pantographe)
  - le dispositif de connexion automatique (DCA) monté sur le toit du véhicule
  - le dispositif de connexion automatique (DCA) monté sous le véhicule
  - le dispositif de connexion automatique (DCA) monté sur l'infrastructure et raccordé à la paroi latérale ou au toit du véhicule
- 1.6. Spécifications techniques relatives au connecteur pour la recharge des véhicules utilitaires lourds (recharge en CC).
- 1.7. Spécifications techniques relatives à la recharge sans fil statique par induction pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers.
- 1.8. Spécifications techniques relatives à la recharge sans fil statique par induction pour véhicules utilitaires lourds.
- 1.9. Spécifications techniques relatives à la recharge sans fil dynamique par induction pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers.
- 1.10. Spécifications techniques relatives à la recharge sans fil dynamique par induction pour véhicules utilitaires lourds.
- 1.11. Spécifications techniques relatives à la recharge sans fil statique par induction pour bus électriques.
- 1.12. Spécifications techniques relatives à la recharge sans fil dynamique par induction pour bus électriques.
- 1.13. Spécifications techniques relatives au réseau routier électrique (ERS) pour l'alimentation électrique dynamique par ligne aérienne au moyen d'un pantographe pour véhicules utilitaires lourds.

- 1.14. Spécifications techniques relatives au réseau routier électrique (ERS) pour l'alimentation électrique dynamique par le sol au moyen de rails conducteurs pour voitures particulières, véhicules utilitaires légers et véhicules utilitaires lourds.
  - 1.15. Spécifications techniques relatives à l'échange de batteries pour véhicules de catégorie L.
  - 1.16. Si c'est possible techniquement, spécifications techniques relatives à l'échange de batteries pour voitures particulières et véhicules utilitaires légers.
  - 1.17. Si c'est possible techniquement, spécifications techniques relatives à l'échange de batteries pour véhicules utilitaires lourds.
  - 1.18. Spécifications techniques relatives aux stations de recharge afin de garantir l'accès aux utilisateurs handicapés.
- 2. Spécifications techniques relatives aux échanges communicationnels dans l'écosystème de recharge des véhicules électriques**
- 2.1. Spécifications techniques relatives à la communication entre le véhicule électrique et le point de recharge (communication de véhicule à réseau).
  - 2.2. Spécifications techniques relatives à la communication entre le point de recharge et le système de gestion du point de recharge (communication d'arrière-plan).
  - 2.3. Spécifications techniques relatives à la communication entre l'exploitant du point de recharge, les prestataires de services d'électromobilité et les plateformes d'itinérance de la recharge électrique.
  - 2.4. Spécifications techniques relatives à la communication entre l'exploitant du point de recharge et les exploitants de système décentralisé.
- 3. Spécifications techniques relatives à l'alimentation en hydrogène pour le transport routier**
- 3.1. Les points de ravitaillement en hydrogène en extérieur distribuant de l'hydrogène gazeux utilisé comme carburant par des véhicules à moteur sont conformes au minimum aux exigences d'interopérabilité décrites dans la norme EN 17127:2020.
  - 3.2. Les caractéristiques de qualité de l'hydrogène distribué par les points de ravitaillement en hydrogène pour véhicules à moteur sont conformes aux exigences définies dans la norme EN 17124:2022. Les méthodes visant à garantir que la qualité de l'hydrogène est respectée sont également décrites dans la norme.
  - 3.3. L'algorithme de remplissage est conforme aux exigences de la norme EN 17127: 2020.
  - 3.4. Une fois achevés les processus de certification de la norme EN ISO 17268:2020, les connecteurs pour le ravitaillement des véhicules à moteur en hydrogène gazeux sont conformes au minimum à ladite norme.
  - 3.5. Spécifications techniques relatives aux connecteurs pour les points de ravitaillement distribuant de l'hydrogène gazeux (comprimé) pour véhicules utilitaires lourds.
  - 3.6. Spécifications techniques relatives aux connecteurs pour les points de ravitaillement distribuant de l'hydrogène liquéfié pour véhicules utilitaires lourds.

### **3 bis. Spécifications techniques relatives au méthane pour le transport routier**

- 3 bis.1. Les points de ravitaillement en gaz naturel comprimé (GNC) pour véhicules à moteur respectent une pression de remplissage (pression de service) de 20,0 MPa à la jauge (200 bars) à 15 °C. Une pression de remplissage maximale de 26,0 MPa avec "correction de température" est autorisée conformément à la norme EN ISO 16923:2018.
- 3 bis.2. Le profil du connecteur est conforme au règlement n° 110 de la CEE-ONU qui fait référence aux parties I et II de la norme EN ISO 14469:2017.
- 3 bis.3. Les points de ravitaillement en méthane liquéfié pour véhicules à moteur respectent une pression de remplissage inférieure à la pression de service maximale admissible du réservoir du véhicule, comme indiqué dans la norme EN ISO 16924: 2018, "Stations-service de gaz naturel - Stations GNL pour le ravitaillement de véhicules". En outre, le profil du connecteur est conforme à la norme EN ISO 12617:2017 "Véhicules routiers — Connecteur de remplissage de gaz naturel liquéfié (GNL) — Connecteur à 3,1 MPa".

### **4. Spécifications techniques relatives à l'alimentation électrique pour les transports maritimes et la navigation intérieure**

- 4.1. L'alimentation électrique à quai des navires de mer, y compris la conception, l'installation et le contrôle des systèmes, est conforme au minimum aux spécifications techniques de la norme IEC/IEEE 80005-1:2019/AMD1:2022, pour les raccordements au réseau à terre à haute tension.
- 4.1 bis. Les fiches, les socles de prise de courant et les connecteurs de navires pour les raccordements au réseau à terre à haute tension sont conformes au minimum aux spécifications techniques de la norme IEC 62613-1: 2019.
- 4.2. L'alimentation électrique à quai pour les bateaux de la navigation intérieure est conforme au minimum à la norme EN 15869-2:2019 ou à la norme EN 16840:2017 en fonction des exigences énergétiques.
- 4.3. Spécifications techniques relatives aux points de recharge électrique des batteries à quai pour bateaux de navigation maritime, y compris l'interconnectivité et l'interopérabilité des systèmes pour les bateaux de navigation maritime.
- 4.4. Spécifications techniques relatives aux points de recharge des batteries à quai pour bateaux de navigation intérieure, y compris l'interconnectivité et l'interopérabilité des systèmes pour les bateaux de navigation intérieure.
- 4.5. Spécifications techniques relatives à l'interface de communication de navire à port pour l'alimentation électrique à quai automatisée et les systèmes de recharge des batteries pour bateaux de navigation maritime.
- 4.6. Spécifications techniques relatives à l'interface de communication de navire à port pour l'alimentation électrique à quai automatisée et les systèmes de recharge des batteries pour bateaux de navigation intérieure.
- 4.7. Si c'est possible techniquement, spécifications techniques relatives à l'échange et la recharge de batteries aux stations à quai pour bateaux de navigation intérieure.

## **5. Spécifications techniques relatives au soutage d'hydrogène pour les transports maritimes et la navigation intérieure**

- 5.1. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage de l'hydrogène gazeux (comprimé) pour bateaux de navigation maritime fonctionnant à l'hydrogène.
- 5.2. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage de l'hydrogène gazeux (comprimé) pour bateaux de navigation intérieure fonctionnant à l'hydrogène.
- 5.3. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage de l'hydrogène liquéfié pour bateaux de navigation maritime fonctionnant à l'hydrogène.
- 5.4. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage de l'hydrogène liquéfié pour bateaux de navigation intérieure fonctionnant à l'hydrogène.

## **6. Spécifications techniques relatives au soutage de méthanol pour les transports maritimes et la navigation intérieure**

- 6.1. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage de méthanol [...] pour bateaux de navigation maritime fonctionnant au méthanol.
- 6.2. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage de méthanol [...] pour bateaux de navigation intérieure fonctionnant au méthanol.

## **7. Spécifications techniques relatives au soutage d'ammoniac pour les transports maritimes et la navigation intérieure**

- 7.1. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage d'ammoniac [...] pour bateaux de navigation maritime fonctionnant à l'ammoniac.
- 7.2. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage d'ammoniac [...] pour bateaux de navigation intérieure fonctionnant à l'ammoniac.

## **8. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement en méthane liquéfié pour les transports maritimes et la navigation intérieure**

- 8.1. Les points de ravitaillement en méthane liquéfié pour 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 (recueil IGC) sont conformes au minimum à la norme EN ISO 20519:2017.
- 8.2. Les points de ravitaillement en méthane liquéfié pour les bateaux de navigation intérieure sont conformes au minimum à la norme EN ISO 20519:2017 (parties 5.3 à 5.7) à des fins d'interopérabilité uniquement.

## **9. Spécifications techniques relatives à l'étiquetage des carburants**

- 9.1. L'étiquette "Carburants - Identification de la compatibilité des véhicules - expression graphique pour l'information des consommateurs" doit être conforme au minimum à la norme EN 16942:2016+A1:2021.
- 9.2. L'étiquette "Identification de la compatibilité des véhicules et des infrastructures - Expression graphique pour l'information des consommateurs sur l'alimentation pour véhicules électriques" doit être conforme au minimum à la norme EN 17186:2019.
- 9.3. Méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs établie par le règlement d'exécution (UE) 2018/732 de la Commission.

**Exigences en matière d'établissement des rapports sur le déploiement des véhicules électriques et des infrastructures de recharge ouvertes au public**

1. Lorsqu'ils établissent leurs rapports sur le déploiement des véhicules électriques, les États membres doivent suivre les catégories suivantes:
  - véhicules électriques à batterie, en faisant la distinction entre les catégories M1, N1, M2/3 et N2/3
  - véhicules hybrides rechargeables, en faisant la distinction entre les catégories M1, N1, M2/3 et N2/3
2. Lorsqu'ils établissent leurs rapports sur le déploiement des points de recharge ouverts au public, les États membres doivent suivre les catégories suivantes:

Catégorie	Sous-catégorie	Puissance de sortie maximale	Définition en vertu de l'article 2 du présent règlement
Catégorie 1 (CA)	Point de recharge lente, CA, monophasé	$P < 7,4 \text{ kW}$	Point de recharge électrique normal
	Point de recharge à vitesse moyenne, CA, triphasé	$7,4 \text{ kW} \leq P \leq 22 \text{ kW}$	
	Point de recharge rapide, CA, triphasé	$P > 22 \text{ kW}$	Point de recharge électrique à haute puissance
Catégorie 2 (CC)	Point de recharge lente, CC	$P < 50 \text{ kW}$	
	Point de recharge rapide, CC	$50 \text{ kW} \leq P < 150 \text{ kW}$	
	Niveau 1 - Point de recharge ultra-rapide, CC	$150 \text{ kW} \leq P < 350 \text{ kW}$	
	Niveau 2 - Point de recharge ultra-rapide, CC	$P \geq 350 \text{ kW}$	

3. Les données suivantes doivent être fournies en faisant la distinction entre les infrastructures de recharge ouvertes au public réservées aux véhicules utilitaires légers et celles réservées aux véhicules utilitaires lourds:
  - le nombre de points de recharge, à indiquer pour chacune des catégories visées au point 2;
  - le nombre de stations de recharge suivant les mêmes catégories que pour les points de recharge;
  - la puissance de sortie totale cumulée des stations de recharge.

**Tableau de correspondance**

Directive 2014/94/UE	Présent règlement
Article premier	Article premier
Article 2, paragraphe 1	Article 2, paragraphe 3
Article 2	Article 2
-	Article 3
-	Article 4
Article 4	Article 5
-	Article 6
-	Article 7
Article 6, paragraphe 4	Article 8
-	Article 9
-	Article 10
Article 6, paragraphe 1	Article 11
-	Article 12
Article 3	Article 13
Article 10	Articles 14, 15 et 16
Article 7	Article 17
	Article 18
	Article 19
Article 8	Article 20
Article 9	Article 21
	Article 22
Article 11	Article 23
-	Article 24
Article 12	Article 25
Article 13	