

I

(Actes législatifs)

RÈGLEMENTS

RÈGLEMENT (UE) 2023/1804 DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

du 13 septembre 2023

sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE

(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 ⁽¹⁾,vu l'avis du Comité des régions ⁽²⁾,statuant conformément à la procédure législative ordinaire ⁽³⁾,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽⁴⁾ a établi un cadre pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La communication de la Commission du 9 décembre 2020 intitulée «Stratégie de mobilité durable et intelligente — mettre les transports européens sur la voie de l'avenir» (ci-après dénommée «stratégie de mobilité durable et intelligente») met en évidence le développement inégal des infrastructures de recharge et de ravitaillement dans l'Union et le manque d'interopérabilité et de facilité d'utilisation. 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 diffère fortement d'un État membre à l'autre. Ces différences ont empêché la mise en place d'un réseau global et complet d'infrastructures pour carburants alternatifs dans l'ensemble de l'Union.
- (2) Le droit de l'Union fixe déjà des objectifs chiffrés pour les carburants renouvelables. Par exemple, la directive (UE) 2018/2001 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁵⁾ a fixé un objectif d'une part de marché de 14 % d'énergies renouvelables dans les carburants destinés aux transports.

⁽¹⁾ JO C 152 du 6.4.2022, p. 138.

⁽²⁾ JO C 270 du 13.7.2022, p. 38.

⁽³⁾ Position du Parlement européen du 11 juillet 2023 (non encore parue au Journal officiel) et décision du Conseil du 25 juillet 2023.

⁽⁴⁾ 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).

⁽⁵⁾ 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).

- (3) Les règlements (UE) 2019/631 ⁽⁶⁾ et (UE) 2019/1242 ⁽⁷⁾ du Parlement européen et du Conseil 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 neufs. Ces règlements devraient accélérer l'essor des véhicules à émissions nulles en particulier, et créer ainsi une demande d'infrastructures de recharge et de ravitaillement. Il importe que les règlements (UE) 2019/631 et (UE) 2019/1242 et le présent règlement garantissent un cadre cohérent pour l'utilisation et le déploiement des carburants alternatifs dans le transport routier.
- (4) Le règlement du Parlement européen et du Conseil relatif à l'instauration d'une égalité des conditions de concurrence pour un secteur du transport aérien durable et le règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil ⁽⁸⁾ 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. Le règlement (UE) 2023/1805 fixe des exigences, notamment en ce qui concerne l'utilisation de l'alimentation électrique à quai, qui ne peuvent être remplies que si un niveau adéquat d'alimentation électrique à quai est déployé dans les ports du réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Toutefois, ces règlements ne comportent pas d'exigences concernant les infrastructures de carburant, bien que ces exigences constituent une condition préalable à la réalisation des objectifs poursuivis.
- (5) Par conséquent, tous les modes de transport devraient être traités dans un acte juridique unique englobant toute une gamme de carburants alternatifs. L'utilisation de technologies de propulsion à émissions nulles se situe à des stades de maturité dans les différents modes de transport et dans les différents États membres. En particulier, dans le secteur routier, les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables sont en plein essor. Les véhicules fonctionnant à l'hydrogène sont également disponibles sur le marché. En outre, de petits navires électriques à batterie ou fonctionnant à l'hydrogène, ainsi que des trains à fonctionnant à l'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 années à venir. 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 ou même plus tard, en particulier pour le secteur de l'aviation, la phase de commercialisation à grande échelle nécessitant du temps. 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, qui requiert 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 de synthèse, paraffiniques, renouvelables et bas carbone, ou le remplacement des premiers par les seconds.
- (6) Ces biocarburants, carburants de synthèse et paraffiniques, 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. Ces carburants sont particulièrement importants pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre des secteurs de l'aviation et du transport maritime, pour lesquels l'électrification devrait se faire plus lentement. Ces carburants sont techniquement compatibles avec les technologies de véhicules actuelles moyennant des adaptations mineures. En outre, le méthanol renouvelable peut, entre autres, 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 le secteur 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. Cependant, le méthane liquéfié provenant de sources fossiles utilisé dans le transport maritime devrait être supprimé au plus vite et remplacé par des alternatives plus durables. Selon la stratégie de mobilité durable et intelligente, les navires de mer à émissions nulles seront prêts à être commercialisés d'ici 2030, et des projets pour de tels navires sont déjà en cours. La reconversion de la flotte est prévue de se faire progressivement en raison de la longue durée de vie des navires de mer. Contrairement à la situation dans le transport maritime, dans le transport par voies navigables intérieures, où les navires sont généralement plus petits et les distances plus courtes, les technologies de propulsion à émissions nulles, comme l'hydrogène et l'électricité, arrivent à maturité et devraient donc pénétrer plus rapidement sur les

⁽⁶⁾ 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).

⁽⁷⁾ 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).

⁽⁸⁾ Règlement (UE) 2023/1805 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 relatif à l'utilisation de carburants renouvelables et bas carbone dans le transport maritime et modifiant la directive 2009/16/CE (voir page 48 du présent Journal officiel).

marchés. Toutefois, ces technologies de propulsion à émissions nulles pourraient jouer un rôle important pour le transport maritime en augmentant l'ampleur des solutions de propulsion à émission nulle. Le méthane liquéfié ne devrait plus jouer un rôle important dans ce secteur. Les carburants de transport tels que le méthane liquéfié doivent de plus en plus être décarbonés en les mélangeant ou en les remplaçant, par exemple, par 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 technologies des camions fonctionnant au méthane liquéfié sont arrivées à maturité complète. Les scénarios communs qui sous-tendent la stratégie de mobilité durable et intelligente et la communication de la Commission du 17 septembre 2020 intitulée «Accroître les ambitions de l'Europe en matière de climat pour 2030 — Investir dans un avenir climatiquement neutre, dans l'intérêt de nos concitoyens» (ci-après dénommée «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 et en particulier dans le segment du transport à longue distance. En outre, les véhicules fonctionnant au gaz de pétrole liquéfié (GPL) et au gaz naturel comprimé (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.
- (9) Le présent règlement devrait fixer des objectifs minimaux contraignants pour le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement ouvertes au public destinées aux véhicules routiers.
- (10) Une station de recharge est une installation physique destinée à la recharge des véhicules électriques. Chaque station de recharge 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 la 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 de recharge. 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 places de stationnement réservées qui leur sont adjacentes. En ce qui concerne les objectifs fixés dans le présent règlement pour les parcs de recharge, la puissance de sortie minimale requise pour lesdits parcs pourrait être fournie par une ou plusieurs stations de recharge.
- (11) 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 aires de stationnement publiques ou les parkings de supermarchés. Un point de recharge ou de ravitaillement situé sur une propriété privée qui est ouverte au public devrait être considéré comme ouvert au public, même dans les cas où l'accès est limité à un certain groupe d'utilisateurs, par exemple des clients. Les points de recharge ou de ravitaillement des systèmes de partage de véhicules ne devraient être considérés comme ouverts au public que s'ils autorisent explicitement l'accès des utilisateurs tiers. Les points de recharge ou de ravitaillement situés sur des terrains privés dont l'accès est limité à un cercle restreint et déterminé de personnes, comme les parkings des immeubles 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.
- (12) Afin d'améliorer le confort des consommateurs, il importe que les exploitants de points de recharge ou de ravitaillement ouverts au public veillent à ce que les heures d'ouverture de ces installations et de disponibilité de leurs services répondent pleinement aux besoins des utilisateurs finals.
- (13) Le déploiement d'infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules légers électriques est inégal dans l'Union. La persistance d'une répartition inégale des infrastructures de recharge compromettrait l'essor des véhicules légers électriques, limitant ainsi la connectivité à travers l'Union. La divergence persistante des ambitions et des approches stratégiques nationales entrave la transition durable indispensable au secteur des transports et n'est pas propice à la création de la sécurité à long terme nécessaire à un investissement commercial substantiel sur le marché. 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 RTE-T. Les objectifs nationaux fondés sur la flotte devraient garantir que l'essor des véhicules légers électriques 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 le long des principaux réseaux routiers de l'Union et permettre ainsi des déplacements aisés et fluides dans toute l'Union.

- (14) 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. Ces objectifs devraient être définis sur la base d'une méthode commune qui tienne compte des progrès technologiques tels que l'augmentation de l'autonomie des véhicules électriques ou un accroissement du nombre de points de recharge rapides, qui permettent de recharger un plus grand nombre de véhicules électriques que les points de recharge normaux au cours d'une période donnée. Cette méthode commune devrait également tenir compte des différents modes de recharge des véhicules électriques à batterie et des véhicules hybrides rechargeables. Une méthode qui conçoit les objectifs nationaux fondés sur la flotte en fonction de la puissance de sortie maximale totale de l'infrastructure de recharge ouverte au public offrirait une certaine flexibilité dans la mise en place de différentes technologies de recharge dans les États membres.
- (15) La mise en œuvre par les États membres des objectifs nationaux fondés sur la flotte devrait garantir l'installation d'un nombre suffisant de points de recharge ouverts au public, d'une façon qui assure également l'accessibilité des points de recharge sur l'ensemble de leur territoire, en particulier dans les stations de transport public, telles que les terminaux portuaires de passagers, les aéroports ou les gares. Le déploiement de ces points de recharge ouverts au public est particulièrement important dans les zones résidentielles où le stationnement en retrait de la rue est rare et dans les zones où, généralement, les véhicules sont stationnés pendant de longues périodes. Un nombre suffisant de points de recharge rapide ouverts au public et réservés aux véhicules légers électriques 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. Il importe que le déploiement d'infrastructures de recharge ouvertes au public résulte principalement d'investissements du marché privé. Toutefois, les États membres devraient, conformément aux règles en matière d'aides d'État et jusqu'à ce qu'un marché concurrentiel soit constitué, pouvoir soutenir le déploiement de l'infrastructure de recharge nécessaire dans les situations où les conditions du marché nécessitent une aide publique.
- (16) Selon les circonstances propres à chaque État membre, les exigences en matière de niveau de puissance de sortie totale fixe que les stations de recharge ouvertes au public doivent fournir pour chaque véhicule léger électrique à batterie immatriculé dans l'État membre concerné pourraient ne plus être justifiées lorsque ces exigences ont des effets négatifs en décourageant les investissements privés ou, en particulier, en entraînant une surabondance de l'offre à moyen terme. Le risque de tels effets négatifs pourrait résulter de l'installation d'un nombre élevé de points de recharge privés. Les besoins des utilisateurs ou le taux d'utilisation des stations de recharge ouvertes au public pourraient être inférieurs aux hypothèses de départ, de sorte que la puissance de sortie totale disponible dans les stations de recharge ouvertes au public atteindrait un niveau disproportionné par rapport à l'utilisation réelle de ces stations. Dans de tels 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. Pour que l'État membre puisse présenter une telle demande, la part des véhicules légers électriques à batterie par rapport à la flotte totale de véhicules légers immatriculés dans l'État membre en question devrait atteindre au moins 15 % et l'État membre devrait dûment justifier sa demande.
- (17) Dans le cadre de son examen du présent règlement, il importe que la Commission évalue la nécessité d'inclure des exigences relatives aux infrastructures de recharge destinées aux vélos à assistance électrique et aux véhicules de la catégorie L, tels que les vélos électriques à batterie et les cyclomoteurs électriques, et en particulier la possibilité d'équiper les infrastructures de recharge d'une prise de courant domestique permettant de recharger facilement ces véhicules étant donné qu'ils représentent un mode de transport susceptible de contribuer à la réduction des émissions de CO₂ et de la pollution atmosphérique.
- (18) Les véhicules utilitaires lourds électriques ont besoin d'une infrastructure de recharge sensiblement différente de celle des véhicules légers. Cependant, à l'heure actuelle, il n'existe pratiquement aucune infrastructure ouverte au public destinée aux véhicules utilitaires lourds électriques dans l'Union et il convient d'accélérer le déploiement de ces infrastructures. 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 devrait 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'augmentation attendue de la part de marché des véhicules utilitaires lourds électriques à batterie.

- (19) 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 la recharge de véhicules utilitaires lourds 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, ce qui peut inclure l'extension ou la modernisation du réseau électrique dans certaines zones, l'acquisition de terrains, les autorisations environnementales et, le cas échéant, 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.
- (20) Aux fins du déploiement de l'infrastructure de recharge électrique le long du réseau routier du RTE-T, toutes les stations de recharge à déployer le long du réseau RTE-T devraient se situer sur une route du réseau RTE-T ou à moins de 3 km de distance de la sortie la plus proche d'une route du réseau RTE-T.
- (21) 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 du Parlement européen et du Conseil^(*). Ce faisant, les États membres devraient s'efforcer de veiller à ce que les exigences relatives au déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement le long du réseau RTE-T exposées dans le présent règlement soient mises en œuvre de manière globale afin d'éviter les actifs délaissés et d'une manière qui garantisse la mise en œuvre coordonnée du règlement (UE) n° 1315/2013 et du présent règlement.
- (22) De nouvelles normes applicables aux infrastructures de recharge des véhicules utilitaires lourds électriques sont en cours de développement. Par conséquent, la Commission devrait envisager d'augmenter la puissance utile individuelle des stations de recharge des parcs de recharge une fois que les nouvelles spécifications techniques communes seront disponibles.
- (23) 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. 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. Les points de recharge pour les véhicules légers électriques dans les zones urbaines devraient toutefois relever de l'objectif national fondé sur la flotte. En plus des points de recharge rapide le long du réseau RTE-T et dans les nœuds urbains, les véhicules utilitaires lourds électriques 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.
- (24) Afin d'éviter des investissements qui seraient disproportionnés par rapport au volume de trafic sur certaines routes du réseau RTE-T lorsque le déploiement des infrastructures de recharge ne peut être justifié du point de vue socio-économique des coûts et avantages, un État membre devrait être en mesure de prévoir qu'un parc de recharge ouvert au public dessert les deux sens de circulation, dans la mesure où il est satisfait aux autres exigences applicables en matière de distance maximale entre parcs de recharge, de puissance totale de sortie du parc de recharge et de nombre de points de recharge dans les parcs de recharge applicables à un seul sens de circulation. Les États membres devraient également être en mesure de réduire la puissance de sortie totale des parcs de recharge réservés aux véhicules utilitaires électriques, légers ou lourds, situés le long des routes du réseau RTE-T où le volume de trafic des véhicules utilitaires électriques légers ou lourds est limité. À cette même fin, les États membres devraient également être en mesure d'autoriser une distance maximale plus élevée entre les parcs de recharge ouverts au public réservés aux véhicules utilitaires électriques légers ou lourds le long des routes du réseau central du RTE-T où le volume de trafic est très faible.
- (25) Compte tenu de la nature insulaire de Chypre, de l'absence de toute connexion terrestre avec les autres États membres et le continent et de l'étendue restreinte de son réseau routier RTE-T, le trafic lourd à longue distance circulant dans cet État membre est limité. En outre, compte tenu du kilométrage quotidien limité des véhicules utilitaires lourds électriques à Chypre, leurs besoins en matière de recharge seront principalement couverts par des capacités de recharge de nuit dans des lieux privés, tels que des dépôts. Chypre serait donc soumise à une obligation disproportionnée et inutile si elle devait satisfaire aux exigences fixées par le présent règlement concernant la couverture minimale des parcs de recharge ouverts au public réservés aux véhicules utilitaires lourds sur son

(*) 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).

territoire par rapport au niveau de puissance de sortie totale de ces parcs de recharge situés le long du réseau RTE-T et la distance maximale 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, pour autant que ces exigences moins strictes n'entravent pas la circulation des véhicules utilitaires lourds électriques dans cet État membre.

- (26) Les propriétaires de véhicules électriques sont censés 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 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁰⁾, il importe que les États membres tiennent compte de la disponibilité de ces infrastructures privées lorsqu'ils planifient le déploiement de points de recharge ouverts au public.
- (27) Le déploiement d'une infrastructure de recharge pour les véhicules utilitaires lourds électriques 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 devraient envisager de prendre des mesures lors de la mise en place de leurs cadres d'action nationaux révisés afin d'assurer que les infrastructures adéquates soient mises à disposition pour la recharge de nuit et à destination pour les véhicules utilitaires lourds électriques.
- (28) Conformément aux principes énoncés dans la communication de la Commission du 23 mars 2017 intitulée «Cadre d'interopérabilité européen — Stratégie de mise en œuvre», 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. 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 en temps réel et pour faciliter 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 utilisateurs finals.
- (29) Les systèmes intelligents de mesure, tels qu'ils sont définis dans la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹¹⁾, permettent de produire des données en temps réel, ce qui est nécessaire pour assurer la stabilité du réseau électrique et encourager une utilisation rationnelle des services de recharge. En fournissant une mesure de la consommation d'énergie en temps réel et des informations précises et transparentes sur le coût, les systèmes intelligents de mesure 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) 2019/944.
- (30) 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. L'intégration du système peut également être facilitée par la recharge bidirectionnelle (de véhicule à réseau), tandis que la recharge intelligente et bidirectionnelle peut également réduire les coûts de recharge pour le consommateur. Tous les points de recharge, construits ou rénovés après le 13 avril 2024, devraient donc permettre la recharge intelligente. En outre, des normes de communication en faveur de la recharge intelligente et bidirectionnelle devraient être adoptées afin de garantir l'interopérabilité.

⁽¹⁰⁾ Directive 2010/31/UE du Parlement européen et du Conseil du 19 mai 2010 sur la performance énergétique des bâtiments (JO L 153 du 18.6.2010, p. 13).

⁽¹¹⁾ 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).

- (31) Le développement de l'infrastructure en réseau et hors réseau 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. Dans ce contexte, 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 prévues à l'article 66 de la directive (UE) 2019/944.
- (32) 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 pour les points de recharge des véhicules électriques 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 ou 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 2014/23/UE du Parlement européen et du Conseil⁽¹²⁾, 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 d'éviter d'empiéter sur les espaces verts et de limiter les coûts de déploiement et d'ouvrir la voie à de nouveaux entrants sur le marché.
- (33) 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 disposer d'informations précises sur les prix avant le début de la session de recharge ou de ravitaillement. Les prix devraient être communiqués d'une manière clairement structurée afin de permettre aux utilisateurs finals de distinguer les différents éléments du prix facturé par l'opérateur pour calculer le prix d'une session de recharge ou de ravitaillement et d'anticiper le coût total. Les exploitants de stations de recharge devraient également être autorisés à facturer des frais supplémentaires, notamment en vue d'éviter de bloquer l'utilisation du point de recharge par d'autres utilisateurs, pour autant que ces frais soient clairement indiqués et communiqués avant le début de la session de recharge. Si le prix pour la recharge sur une base ad hoc est indiqué sur une page internet spécifique, il devrait être clairement indiqué sur la même page internet que celle utilisée pour le paiement de la session. L'établissement d'exigences pour les opérateurs et les prestataires de services de mobilité offrirait des garanties et une prévisibilité aux consommateurs et contribuerait ainsi à garantir la confiance lors des premières phases de l'adoption de la mobilité électrique. Cet établissement encouragerait également l'adoption rapide des véhicules électriques à batterie et des véhicules fonctionnant à l'hydrogène, ce qui est essentiel pour réaliser les ambitions accrues de l'Union en matière de climat et les priorités énoncées dans la communication de la Commission du 11 décembre 2019 intitulée «Le pacte vert pour l'Europe». Les prix devraient être raisonnables et ne devraient pas dépasser les coûts engagés augmentés d'une marge bénéficiaire raisonnable. Ces exigences tarifaires sont sans préjudice du droit des États membres de déterminer le prix unitaire applicable de l'électricité facturée à partir d'une station de recharge conformément à la directive 98/6/CE du Parlement européen et du Conseil⁽¹³⁾.
- (34) De nouveaux services apparaissent dans le temps notamment pour faciliter l'utilisation des véhicules électriques. Les incitations mises en place par les États membres ainsi que les mesures contraignantes qu'ils ont adoptées, telles que la capacité d'itinérance obligatoire sur les points de recharge désignés, jouent un rôle important dans le développement de ces nouveaux services. Les entités qui proposent ces nouveaux 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 certains prestataires de services de mobilité, 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. Afin d'assurer la transition vers ces nouveaux services et de veiller à ce que les utilisateurs de ces véhicules puissent utiliser facilement et sans entrave les infrastructures de recharge partout dans l'Union, les États membres devraient surveiller l'évolution du marché de la recharge. Lors du réexamen du présent règlement, la Commission devrait prendre des mesures si l'évolution du marché l'exige, par exemple en cas de limitations des services pour les utilisateurs finals, de services induisant les consommateurs en erreur ou entravant la transparence des prix, ou de pratiques commerciales susceptibles de restreindre la concurrence.
- (35) Les véhicules fonctionnant à l'hydrogène affichent actuellement des taux de pénétration du marché très faibles. Toutefois, le déploiement d'une infrastructure de ravitaillement en hydrogène suffisante est essentielle pour permettre l'utilisation à grande échelle de véhicules fonctionnant à l'hydrogène, comme le prévoit la communication de la Commission du 8 juillet 2020 intitulée «Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre». 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. Les véhicules fonctionnant à l'hydrogène ne

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ Directive 98/6/CE du Parlement européen et du Conseil du 16 février 1998 relative à la protection des consommateurs en matière d'indication des prix des produits offerts aux consommateurs (JO L 80 du 18.3.1998, p. 27).

peuvent donc pas circuler partout dans l'Union. La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement des points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public devrait garantir un réseau suffisamment dense de points de ravitaillement en hydrogène sur l'ensemble du réseau central du RTE-T, afin de permettre aux véhicules légers et utilitaires lourds fonctionnant à l'hydrogène de se déplacer sans discontinuité dans toute l'Union. Pour le déploiement 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 réseau RTE-T ou à moins de 10 km de distance de la sortie la plus proche d'une telle route.

- (36) 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. S'agissant des infrastructures déployées avant la date d'application du présent règlement, l'application de ces exigences devrait être différée. 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.
- (37) Indépendamment de la marque de leur véhicule, les utilisateurs finals devraient pouvoir accéder à des stations de recharge ouvertes au public, faciles à utiliser et accessibles de manière non discriminatoire.
- (38) Les infrastructures de transport devraient favoriser une mobilité et une accessibilité sans discontinuité pour tous les usagers, y compris les personnes âgées, les personnes à mobilité réduite et les personnes handicapées. 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 faciles à utiliser et accessibles au 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'emplacement 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 en matière d'accessibilité énoncées dans la directive (UE) 2019/882 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁴⁾ devraient être applicables aux infrastructures de recharge et de ravitaillement.
- (39) La sûreté et la sécurité des utilisateurs, en particulier dans les stations de recharge sans surveillance, pourraient être assurées en équipant les stations de recharge de boutons de secours, en affichant les informations de contact des services d'urgence, en veillant au caractère adéquat de l'éclairage ou en prenant toute autre mesure appropriée.
- (40) Les véhicules fonctionnant à l'hydrogène devraient pouvoir être ravitaillés sur leur lieu ou à proximité de leur destination, laquelle est généralement située dans une zone urbaine. Afin de garantir qu'un ravitaillement à destination, ouvert au public, soit possible au moins dans les principales zones urbaines, tous les nœuds urbains tels qu'ils sont définis dans le règlement (UE) n° 1315/2013 devraient être pourvus de telles stations de ravitaillement. Dans les nœuds urbains, les autorités publiques devraient envisager de déployer des stations de ravitaillement en hydrogène dans des pôles multimodaux, car non seulement ceux-ci constituent 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. Il devrait être possible de prendre en compte une station de ravitaillement en hydrogène ouverte au public située dans un nœud urbain pour satisfaire aux exigences du RTE-T, à condition que l'objectif de capacités soit atteint.
- (41) À ce 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 se généraliseront. Dans la stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre, c'est dans le segment des véhicules utilitaires lourds que la probabilité d'un déploiement de masse précoce des véhicules fonctionnant à l'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 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 la technologie de l'hydrogène liquide, qui offrent une plus grande autonomie aux véhicules utilitaires lourds et devraient constituer le choix technologique privilégié de certains constructeurs automobiles.

⁽¹⁴⁾ 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).

- (42) Le développement de nouvelles technologies exigera la coordination de toutes les parties prenantes. Par exemple, l'entreprise commune «Hydrogène propre», instituée par le règlement (UE) 2021/2085 du Conseil ⁽¹⁵⁾, devrait également servir à faciliter et à mobiliser les financements privés afin d'atteindre les objectifs pertinents définis dans le présent règlement.
- (43) 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 d'infrastructures pour le méthane 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 le long du réseau central du RTE-T. Cependant, l'existence de certaines lacunes le long du réseau a empêché cet objectif d'être réalisé. Les États membres devraient atteindre cet objectif en comblant les lacunes qui subsistent d'ici à 2025, après quoi l'objectif devrait cesser de s'appliquer.
- (44) Aux fins du présent règlement, par «méthane liquéfié» il convient d'entendre «GNL, biogaz liquéfié ou méthane de synthèse liquéfié, y compris les mélanges de ces carburants». L'utilisation du terme défini «méthane liquéfié» ne modifie pas la définition ou la composition des différents carburants (GNL, biogaz liquéfié ou méthane de synthèse liquéfié), tels qu'ils sont définis dans d'autres actes juridiques de l'Union.
- (45) Les installations électriques à quai, qu'elles soient fixes ou mobiles, peuvent être utilisées pour le transport maritime et la navigation intérieure en fournissant une source d'énergie propre et peuvent contribuer à réduire l'incidence des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure sur l'environnement, le climat et la santé, en particulier en ce qui concerne la qualité de l'air dans les zones urbaines situées autour des ports. En vertu du règlement (UE) 2023/1805, les exploitants de navires de mer porte-conteneurs et de navires de mer à passagers doivent réduire le niveau d'émissions de leurs navires lorsqu'ils sont amarrés 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 du RTE-T et dans les ports maritimes du réseau global du RTE-T pour se conformer à ces exigences. Par conséquent, il importe de fixer des objectifs clairs pour le déploiement d'infrastructures électriques à quai dans les ports du RTE-T. Étant donné que les modèles de gouvernance des ports diffèrent entre les États membres, ces derniers devraient pouvoir décider de la meilleure manière pour eux de déployer des infrastructures dans leurs ports et dans les différents terminaux en fonction de leurs besoins afin d'atteindre ces objectifs. Il importe que, dans les ports et, le cas échéant, entre les terminaux, des infrastructures soient déployées lorsque les taux maximaux de retour sur investissement et d'occupation se traduisent par les gains environnementaux les plus élevés quant à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et la réduction de la pollution atmosphérique.
- (46) La planification, le développement et le déploiement de l'alimentation électrique à quai des navires de mer nécessitent une approche coordonnée pour adapter l'offre à la demande. Par conséquent, toutes les parties prenantes publiques et privées tant du côté du navire que du côté du port, ainsi que tout autre acteur du marché concerné, devraient se coordonner afin de permettre un bon fonctionnement au quotidien.
- (47) Il importe d'éviter les équipements inutilisés et de s'assurer que les investissements publics et privés réalisés aujourd'hui sont à l'épreuve du temps et contribuent à la transition vers la neutralité climatique telle qu'elle est définie dans le pacte vert pour l'Europe. Le déploiement de l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes doit être envisagé en combinaison avec le déploiement actuel et futur de technologies équivalentes alternatives sans émissions de gaz à effet de serre et de polluants, en particulier les technologies qui permettent de réduire les émissions et la pollution aussi bien à quai que pendant la navigation.
- (48) Les navires de mer porte-conteneurs et les navires de mer à passagers, qui sont les catégories de navires produisant la plus grande quantité d'émissions par navire lorsqu'ils sont amarrés 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 amarrés à quai, ainsi que des caractéristiques opérationnelles des ports, il est nécessaire de faire la distinction entre, d'une part, les besoins des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse, et d'autre part, ceux des autres navires à passagers.

⁽¹⁵⁾ Règlement(UE)2021/2085 du Conseil du 19 novembre2021 établissant les entreprises communes dans le cadre d'Horizon Europe et abrogeant les règlements(CE) n° 219/2007, (UE) n° 557/2014, (UE) n° 558/2014, (UE) n° 559/2014, (UE) n° 560/2014, (UE) n° 561/2014 et (UE) n° 642/2014 (JO L 427 du 30.11.2021, p. 17).

- (49) Les objectifs de déploiement contraignants devraient tenir compte des types de navires desservis et des volumes de trafic des ports maritimes. Afin d'éviter l'installation de capacités sous-utilisées, 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 objectifs de déploiement contraignants applicables aux catégories de navires concernées. 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.
- (50) Lors de la détermination du nombre d'escales, il convient de ne pas prendre en compte les escales de courte durée, les escales 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, les escales dans des circonstances exceptionnelles nécessitant le recours à la production d'énergie à bord, les escales dans des situations d'urgence présentant un risque immédiat pour la vie, le navire ou l'environnement ou les escales pour d'autres raisons de force majeure.
- (51) Le transport maritime est un facteur important de la cohésion et du développement économique des îles et des régions ultrapériphériques dans l'Union, ainsi que de Ceuta et Melilla. La capacité de production d'électricité 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 ces cas, ces îles, régions et territoires doivent être exemptés de l'exigence de fourniture d'une alimentation électrique à quai, 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 non fossiles.
- (52) 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. Le déploiement de ces infrastructures devrait être guidé par la demande du marché. 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.
- (53) Des installations assurant l'alimentation électrique à quai devraient également être déployées dans les ports de navigation intérieure du réseau central du RTE-T.
- (54) L'utilisation d'un approvisionnement externe en électricité devrait remplacer l'utilisation des moteurs lorsque les aéronefs sont 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 des aéronefs sur le changement climatique. Par conséquent, pour toutes les opérations de transport commercial, un approvisionnement externe en électricité devrait être fourni lorsque les aéronefs sont en stationnement à des postes de stationnement au contact ou à des postes de stationnement au large dans les aéroports du réseau RTE-T. L'approvisionnement externe en électricité 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 au large. Alors que les aéronefs devraient pouvoir utiliser l'approvisionnement externe en électricité à tous les postes de stationnement au contact et à tous les postes de stationnement au large lors d'opérations de transport aérien commercial, il n'est pas nécessaire que chaque poste de stationnement soit équipé d'un groupe électrogène au sol fixe ou mobile, étant donné qu'un seul groupe électrogène au sol, fixe ou mobile, est capable de desservir de multiples postes et d'être déployée pour répondre aux besoins opérationnels.
- (55) Lorsqu'ils s'emploient à assurer l'accès des aéronefs en stationnement à une alimentation en électricité dans les aéroports, les États membres devraient, le cas échéant, promouvoir la coopération de l'entité gestionnaire de l'aéroport avec les prestataires de services d'assistance en escale et, lorsqu'il y a lieu, avec les usagers pratiquant l'auto-assistance. Pour ce faire, les États membres devraient en particulier passer par le comité des usagers institué en vertu de la directive 96/67/CE du Conseil ⁽¹⁶⁾.
- (56) Les États membres devraient pouvoir exempter les aéroports du réseau RTE-T comptabilisant en moyenne 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 au large. Compte tenu du nombre de vols concernés, les coûts d'investissement et de maintenance liés à la fourniture d'électricité aux postes de stationnement au large dans les aéroports du réseau RTE-T pourraient s'avérer disproportionnés par rapport aux avantages pour l'environnement, en particulier par rapport à d'autres investissements plus efficaces pour réduire les émissions de CO₂ des aéroports.

⁽¹⁶⁾ Directive 96/67/CE du Conseil du 15 octobre 1996 relative à l'accès au marché de l'assistance en escale dans les aéroports de la Communauté (JO L 272 du 25.10.1996, p. 36).

- (57) Conformément à la directive 2014/94/UE, les États membres ont défini des cadres d'action nationaux qui exposent leurs objectifs et leurs plans 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 et les objectifs de l'Union en matière de climat. 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. De même, les cadres d'action nationaux révisés pourraient 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 de ces cadres d'action nationaux révisés.
- (58) En outre, les États membres devraient évaluer régulièrement 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 et à une meilleure absorption de l'électricité renouvelable. Cette évaluation devrait déterminer les mesures appropriées à mettre en œuvre pour garantir la cohérence entre la planification des infrastructures et la planification du réseau correspondant afin de satisfaire aux exigences énoncées dans le présent règlement. Sans préjudice du règlement (UE) 2019/943 du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁷⁾ et de la directive (UE) 2019/944, les États membres devraient prendre toutes les mesures nécessaires pour faire en sorte que le réseau électrique réponde à la demande d'électricité des infrastructures de recharge prévues par le présent règlement. À cette fin, les États membres devraient moderniser et entretenir le réseau électrique afin qu'il puisse répondre à la demande actuelle et future d'électricité du secteur des transports.
- (59) 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 de carburants alternatifs 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 d'action nationaux révisés devraient décrire le cadre national global régissant la planification, l'octroi de permis et la passation de marchés concernant ces infrastructures, déterminer les obstacles et les mesures à prendre pour les éliminer afin de permettre un délai raisonnable entre le déploiement et l'utilisation des infrastructures et un déploiement plus rapide des infrastructures. Lors de la révision des cadres d'action nationaux, il importe de respecter les principes généraux de neutralité technologique et de primauté de l'efficacité énergétique. Les États membres devraient énumérer toutes les mesures qui ont été adoptées ou qui sont prévues.
- (60) 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. Chaque État membre devrait également pouvoir décider de nommer un coordinateur national du déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs qui serait chargé de superviser la coordination nationale et la mise en œuvre du cadre d'action national.
- (61) Afin de promouvoir les carburants alternatifs et de développer les infrastructures correspondantes, les cadres d'action nationaux devraient donner un aperçu de l'état d'avancement, des perspectives et des mesures prévues 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 tronçons ferroviaires qui ne peuvent pas être électrifiés. Les États membres devraient notamment donner un aperçu de l'état d'avancement, des perspectives et des mesures prévues 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 du réseau RTE-T et les aéroports du réseau 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 et en tenant compte des données relatives au marché national et aux parts de trafic ainsi que des projections concernant le marché, la Commission devrait réexaminer le présent règlement en vue de fixer davantage d'objectifs contraignants pour ces secteurs.

⁽¹⁷⁾ Règlement (UE) 2019/943 du Parlement européen et du Conseil du 5 juin 2019 sur le marché intérieur de l'électricité (JO L 158 du 14.6.2019, p. 54).

- (62) Le développement de technologies de carburants alternatifs est également important pour les chemins de fer, où l'électrification directe d'un tronçon ferroviaire peut s'avérer impossible pour des raisons de rentabilité du service. Différentes technologies sont disponibles pour permettre au secteur ferroviaire d'abandonner les trains diesel, notamment l'électrification directe, les trains à batterie et les applications de l'hydrogène. Le développement de ces technologies implique le déploiement d'une infrastructure de recharge et de ravitaillement adaptée au sein des États membres.
- (63) 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.
- (64) Conformément à la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁸⁾, des parts nationales minimales des passations de marchés publics sont réservées aux autobus à carburants propres et à émissions nulles, lorsqu'un autobus à carburants propres utilise des carburants alternatifs tels qu'ils sont définis dans le présent règlement. Étant donné que de plus en plus d'autorités et d'exploitants de transports publics optent pour des autobus à carburants propres et des autobus à émissions nulles afin d'atteindre ces objectifs contraignants, il importe que les États membres incluent la promotion et le développement ciblés des infrastructures de recharge et de ravitaillement d'autobus nécessaires comme un élément clé de leurs cadres d'action nationaux. Il importe aussi que les États membres instaurent et maintiennent des instruments adéquats pour promouvoir le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement des autobus également pour les flottes captives, en particulier pour les autobus à carburants propres et les autobus à émissions nulles au niveau local.
- (65) 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 est nécessaire de fournir aux consommateurs 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.
- (66) Des informations simples et facilement comparables sur le prix des différents carburants pourraient jouer un rôle important pour permettre aux consommateurs 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 présentée à titre d'information dans toutes les stations de ravitaillement concernées. Il convient de préciser aux consommateurs que ces comparaisons concernent les prix moyens des carburants dans l'État membre, qui peuvent différer des prix effectivement facturés dans la station de ravitaillement concernée. En outre, la Commission devrait, le cas échéant, réviser la directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil ⁽¹⁹⁾ afin de veiller à ce que les informations fournies aux consommateurs sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ lors de la commercialisation des voitures particulières neuves, comme le prévoit ladite directive, prennent en considération et reflètent les évolutions liées à la transition vers des carburants alternatifs.
- (67) 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 en ce qui concerne 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), qui a été conclue en 2022.
- (68) Le présent règlement porte sur les types de données qui sont nécessaires au fonctionnement d'un marché concurrentiel et ouvert et qui sont essentiels pour permettre aux utilisateurs finals de prendre des décisions en connaissance de cause concernant leurs sessions de recharge et de ravitaillement, y compris au moyen de services d'information de haute qualité mis au point par les acteurs du marché concernés. Les exigences en matière de types de données énoncées dans le présent règlement ne devraient s'appliquer qu'aux données disponibles dans un format numérique lisible par machine.

⁽¹⁸⁾ Directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de véhicules de transport routier propres à l'appui d'une mobilité à faible taux d'émissions (JO L 120 du 15.5.2009, p. 5).

⁽¹⁹⁾ Directive 1999/94/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 décembre 1999, concernant la disponibilité d'informations sur la consommation de carburant et les émissions de CO₂ à l'intention des consommateurs lors de la commercialisation des voitures particulières neuves (JO L 12 du 18.1.2000, p. 16).

- (69) 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 déterminent la qualité globale d'une infrastructure 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. Les États membres devraient mettre les données relatives aux infrastructures pour carburants alternatifs à disposition sous la forme de données ouvertes par l'intermédiaire de leur point d'accès national, conformément au règlement délégué (UE) 2022/670 de la Commission ⁽²⁰⁾ et aux spécifications supplémentaires qui complètent celles énoncées dans ledit règlement délégué. Ces données devraient également pouvoir être fournies à un point d'accès européen commun que la Commission devrait mettre en place et qui devrait servir de portail de données unique de l'Union pour les données mises à disposition par les opérateurs dans les points d'accès nationaux. Le point d'accès européen commun devrait, dans la mesure du possible, s'appuyer sur les structures et fonctions existantes de l'Observatoire européen des carburants alternatifs (EAFO) en lien avec le système d'information TENtec ou, par exemple, être rendu accessible par l'intermédiaire d'un portail internet spécifique. Le point d'accès européen commun devrait permettre aux utilisateurs de données d'accéder facilement aux données, de comparer les informations sur le prix et d'obtenir des informations sur les caractéristiques des infrastructures pour carburants alternatifs, telles que l'accessibilité, la disponibilité ou la capacité d'alimentation.
- (70) Il est essentiel que tous les acteurs du secteur de la mobilité électrique puissent interagir facilement par des moyens numériques afin de garantir une qualité de service optimale à l'utilisateur final. Une telle interaction nécessite des identifiants uniques pour les acteurs de la chaîne de valeur. À cette fin, les États membres devraient mettre en place 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. Chaque IDRO devrait recueillir des informations sur les codes ID de mobilité électrique qui sont déjà utilisés dans son État membre, délivrer de nouveaux codes ID 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 ID de mobilité électrique et permettre l'échange de ces codes de mobilité électrique et la vérification de l'unicité desdits codes 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 des résultats de l'IDACS.
- (71) 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 du Parlement européen et du Conseil ⁽²¹⁾. Il importe que ces normes soient fondées sur les normes internationales actuelles ou sur les travaux de normalisation internationale en cours, le cas échéant. À cette fin, il importe que les procédures européennes de normalisation pour les infrastructures de recharge et de ravitaillement avancent rapidement, de façon à faciliter le respect des délais nécessaires à la planification, à l'appel d'offres et à la construction des infrastructures requises au titre du présent règlement. Il importe également de lancer ou d'accélérer les processus de normalisation pour une infrastructure de recharge stationnaire et dynamique harmonisée à l'échelle de l'Union.
- (72) 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, ainsi que des normes pour l'échange communicationnel entre les navires et les infrastructures.
- (73) 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 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.

⁽²⁰⁾ 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).

⁽²¹⁾ 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).

- (74) 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.
- (75) 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 est nécessaire de fixer un régime commun de spécifications techniques dans les domaines où des spécifications techniques communes sont nécessaires mais n'existent pas encore. Ces spécifications techniques devraient porter sur la communication entre le véhicule électrique et le point de recharge, la communication entre le point de recharge et le système de gestion du logiciel de recharge (arrière-plan), la communication relative au service d'itinérance du véhicule électrique et la communication avec le réseau électrique, tout en assurant le plus haut niveau de protection de la cybersécurité et 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 au secteur de communication de véhicule à réseau. En outre, il convient de tenir compte des évolutions technologiques émergentes, telles que les réseaux routiers électriques, en particulier l'alimentation électrique dynamique par ligne aérienne au moyen d'un pantographe, l'alimentation électrique dynamique au niveau du sol au moyen de rails conducteurs et l'alimentation par induction au moyen de bobines intégrées à la route. En ce qui concerne la fourniture de données, il est nécessaire que d'autres types de données, comme les données relatives à l'existence d'installations offrant des services associés aux utilisateurs finals, les données relatives aux méthodes de paiement acceptées, les données relatives aux langues disponibles sur l'infrastructure et les données relatives à la fourniture de services de recharge intelligente et bidirectionnelle, soient ajoutés aux données relatives aux points de recharge ouverts au public.
- (76) Afin de compléter le présent règlement en établissant de nouvelles spécifications techniques, d'établir un cadre de gouvernance approprié et de modifier le présent règlement en ajoutant d'autres types de données, il convient de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne les exigences techniques communes relatives à une interface de programmation d'application commune afin de permettre un échange automatisé et uniforme de données entre les exploitants de points de recharge et de ravitaillement ouverts au public et les utilisateurs de données. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts, et que ces consultations soient menées conformément aux principes définis dans l'accord interinstitutionnel du 13 avril 2016 «Mieux légiférer»⁽²²⁾. En particulier, pour assurer leur égale participation à la préparation des actes délégués, le Parlement européen et le Conseil reçoivent tous les documents au même moment que les experts des États membres, et leurs experts ont systématiquement accès aux réunions des groupes d'experts de la Commission traitant de la préparation des actes délégués.
- (77) Afin d'assurer des conditions uniformes d'exécution 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. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil⁽²³⁾.
- (78) 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. Ce développement est susceptible d'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 présenter, au plus tard le 31 décembre 2024, un rapport sur la technologie et l'état de préparation du marché, consacré aux véhicules utilitaires lourds. Ce rapport devrait tenir compte des premières indications des préférences du marché, ainsi que de l'évolution technologique et de l'élaboration des spécifications techniques. Au plus tard le 31 décembre 2026, puis tous les cinq ans, la Commission devrait procéder à un réexamen du présent règlement.

⁽²²⁾ JO L 123 du 12.5.2016, p. 1.

⁽²³⁾ Règlement (UE) n° 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission (JO L 55 du 28.2.2011, p. 13).

- (79) Étant donné que le présent règlement entraînera des ajustements et des coûts administratifs supplémentaires, la charge réglementaire globale pour les secteurs qu'il couvre devrait faire l'objet d'un suivi attentif. Dans ce contexte, dans son rapport évaluant le fonctionnement du présent règlement, la Commission devrait apprécier dans quelle mesure les objectifs du présent règlement ont été atteints ainsi que l'ampleur de ses répercussions sur la compétitivité des secteurs concernés. Ce réexamen devrait également porter sur l'interaction du présent règlement avec d'autres actes juridiques pertinents de l'Union, y compris d'éventuelles actions et mesures qui ont été ou pourraient être prises pour alléger le coût total de la mise en œuvre pour les secteurs pertinents.
- (80) Étant donné que les objectifs du présent règlement, à savoir réaliser le déploiement de suffisamment d'infrastructures pour carburants alternatifs dans l'Union, en particulier pour les véhicules routiers, les trains, les navires et les aéronefs en stationnement, ne peuvent pas être atteints de manière suffisante par les États membres mais peuvent, en raison de la nécessité 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.
- (81) Il y a donc lieu d'abroger la directive 2014/94/UE. Les règlements délégués (UE) 2019/1745⁽²⁴⁾ et (UE) 2021/1444⁽²⁵⁾ de la Commission établissent des spécifications techniques non datées pour certains types d'infrastructures pour carburants alternatifs; ces spécifications 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 menant au déploiement de suffisamment d'infrastructures pour carburants alternatifs dans l'Union, pour les véhicules routiers, les trains, 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 aussi des règles relatives aux cadres d'action nationaux visés à l'article 14 et devant être adoptés par les États membres, y compris des règles relatives au déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs dans des secteurs pour lesquels aucun objectif contraignant à l'échelle de l'Union n'est fixé et pour l'établissement de rapports sur le déploiement des infrastructures concernées.
3. Le présent règlement établit un mécanisme d'établissement de rapports visant à encourager la coopération et garantit un suivi rigoureux des progrès accomplis. Ce mécanisme d'établissement de rapports prend la forme d'un processus de gouvernance structuré, transparent et itératif entre la Commission et les États membres en vue de la finalisation des cadres d'action nationaux, en tenant compte des stratégies locales et régionales de déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs, et de leur mise en œuvre ultérieure, ainsi que des actions correspondantes de la Commission pour concourir au déploiement cohérent et plus rapide d'infrastructures pour carburants alternatifs dans les États membres.

Article 2

Définitions

Aux fins du présent règlement, on entend par:

- 1) «accessibilité des données»: la possibilité de demander et d'obtenir des données à tout moment dans un format lisible par machine;

⁽²⁴⁾ 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).

⁽²⁵⁾ 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).

- 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;
- 3) «le long du réseau routier RTE-T»:
 - a) en ce qui concerne les stations de recharge électrique, sur le réseau routier RTE-T ou à moins de 3 km de distance de la sortie la plus proche d'une route du RTE-T; et
 - b) en ce qui concerne les stations de ravitaillement en hydrogène, sur le réseau routier RTE-T ou à moins de 10 km de distance de la sortie la plus proche d'une route du RTE-T;
- 4) «carburants alternatifs»: les carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux carburants fossiles dans l'énergie utilisée pour les 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, trains, 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), respectivement, de la directive (UE) 2018/2001,
 - les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques, y compris l'ammoniac, produits à partir d'énergies renouvelables;
 - c) les «combustibles alternatifs non renouvelables et les combustibles fossiles 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;
- 5) «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 des passagers;
- 6) «poste de stationnement au large»: 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 des passagers;
- 7) «aéroport du réseau central du RTE-T ou aéroport du réseau global du RTE-T»: un aéroport, tel qu'il est inscrit et classé à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013;
- 8) «authentification automatique»: l'authentification d'un véhicule à un point de recharge par l'intermédiaire du connecteur de recharge ou de la télématique;
- 9) «disponibilité des données»: l'existence de données dans un format numérique lisible par machine;
- 10) «véhicule électrique à batterie»: un véhicule électrique qui fonctionne exclusivement sur le moteur électrique, sans source secondaire de propulsion;
- 11) «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;
- 12) «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;
- 13) «transport aérien commercial»: le transport aérien commercial au sens de l'article 3, point 24), du règlement (UE) 2018/1139 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁶⁾;
- 14) «porte-conteneurs»: un navire conçu exclusivement pour le transport de conteneurs en cale ou sur le pont;

⁽²⁶⁾ 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).

- 15) «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;
- 16) «utilisateur de données»: une autorité publique, une autorité routière, un opérateur routier, un exploitant de points de recharge et de ravitaillement, un organisme de recherche ou une organisation non gouvernementale, un prestataire de services de mobilité, une plateforme d'itinérance de la recharge électrique, un fournisseur de cartes numériques ou toute autre entité intéressée par l'utilisation de données pour fournir des informations, créer des services ou effectuer des recherches ou des analyses sur une infrastructure pour carburants alternatifs;
- 17) «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;
- 18) «gestionnaire de réseau de distribution»: un gestionnaire de réseau de distribution au sens de l'article 2, point 29), de la directive (UE) 2019/944;
- 19) «distributeur»: un distributeur au sens de l'article 3, point 43), du règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁷⁾;
- 20) «données dynamiques»: des données qui changent souvent ou régulièrement;
- 21) «réseau routier électrique»: une installation physique située le long d'une route pour le transfert d'électricité vers un véhicule électrique lorsque le véhicule est en mouvement;
- 22) «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;
- 23) «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 au large;
- 24) «utilisateur final»: une personne physique ou morale qui achète du carburant alternatif en vue de son utilisation directe dans un véhicule;
- 25) «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 ou de ravitaillement;
- 26) «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;
- 27) «norme européenne»: une norme européenne au sens de l'article 2, paragraphe 1, point b), du règlement (UE) n° 1025/2012;
- 28) «aviation générale»: toutes les opérations d'aviation civile autres que les services aériens réguliers et les opérations de transport aérien non régulier à titre onéreux ou en vertu d'un contrat de location;

⁽²⁷⁾ Règlement (UE) 2018/858 du Parlement européen et du Conseil du 30 mai 2018 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).

- 29) «jauge brute» (GT): la jauge brute au sens de l'article 3, point e), du règlement (UE) 2015/757 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁸⁾;
- 30) «véhicule utilitaire lourd»: un véhicule à moteur de catégorie M₂ tel qu'il est décrit à l'article 4, paragraphe 1, point a) ii), un véhicule à moteur de catégorie M₃ tel qu'il est décrit à l'article 4, paragraphe 1, point a) iii), un véhicule à moteur de catégorie N₂ tel qu'il est décrit à l'article 4, paragraphe 1, point b) ii), ou un véhicule à moteur de catégorie N₃ tel qu'il est décrit à l'article 4, paragraphe 1, point b) iii), du règlement (UE) 2018/858;
- 31) «point de recharge électrique à haute puissance»: un point de recharge d'une puissance de sortie supérieure à 22 kW pour le transfert d'électricité vers un véhicule électrique;
- 32) «engin à passagers à grande vitesse»: un engin à grande vitesse tel qu'il est défini dans la règle 1 du chapitre X de la convention internationale pour la sauvegarde de la vie humaine en mer de 1974 (SOLAS 74), qui transporte plus de douze passagers;
- 33) «véhicule léger»: un véhicule à moteur de catégorie M₁ tel qu'il est décrit à l'article 4, paragraphe 1, point a) i), ou un véhicule à moteur de catégorie N₁ tel qu'il est décrit à l'article 4, paragraphe 1, point b) i), du règlement (UE) 2018/858;
- 34) «méthane liquéfié»: le GNL, le biogaz liquéfié ou le méthane liquéfié de synthèse, y compris les mélanges de ces carburants;
- 35) «fabricant»: un fabricant au sens de l'article 3, point 40), du règlement (UE) 2018/858;
- 36) «prestataire de services de mobilité»: une personne morale qui fournit des services contre rémunération à un utilisateur final, y compris la vente de services de recharge ou de ravitaillement;
- 37) «point de recharge électrique normal»: un point de recharge d'une puissance de sortie inférieure ou égale à 22 kW pour le transfert d'électricité vers un véhicule électrique;
- 38) «point d'accès national»: une interface numérique mise en place par un État membre qui constitue un point d'accès unique aux données;
- 39) «exploitant d'un point de recharge»: l'entité qui est responsable de la gestion et de l'exploitation d'un point de recharge et qui fournit un service de recharge aux utilisateurs finals, y compris au nom et pour le compte d'un prestataire de services de mobilité;
- 40) «exploitant d'un point de ravitaillement»: l'entité qui est responsable de la gestion et de l'exploitation d'un point de ravitaillement et qui fournit un service de ravitaillement aux utilisateurs finals, y compris au nom et pour le compte d'un prestataire de services de mobilité;
- 41) «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 rouliers à passagers;
- 42) «service de paiement»: un «service de paiement» au sens de l'article 4, point 3), de la directive (UE) 2015/2366 du Parlement européen et du Conseil ⁽²⁹⁾;
- 43) «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;
- 44) «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 des véhicules ou à des navires connectés à ce point, cette station ou ce parc de recharge ou à cette installation;
- 45) «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;
- 46) «code QR» (quick response): le codage et la visualisation de données conformément à la norme ISO/IEC 18004:2015;

⁽²⁸⁾ 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).

⁽²⁹⁾ Directive (UE) 2015/2366 du Parlement européen et du Conseil du 25 novembre 2015 concernant les services de paiement dans le marché intérieur, modifiant les directives 2002/65/CE, 2009/110/CE, 2013/36/UE et le règlement (UE) n° 1093/2010, et abrogeant la directive 2007/64/CE (JO L 337 du 23.12.2015, p. 35).

- 47) «recharge à l'acte»: 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 avec l'exploitant du point de recharge au-delà du simple achat du service de recharge;
- 48) «point de recharge»: une interface fixe ou mobile, sur réseau ou hors réseau, qui permet de transférer de l'électricité vers un véhicule électrique et qui, bien qu'elle puisse être équipée d'un ou de plusieurs connecteurs 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;
- 49) «point, station ou parc de recharge réservé(e) aux véhicules légers»: un point, une station ou un parc de recharge destiné (e) à recharger les véhicules légers, en raison 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;
- 50) «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;
- 51) «parc de recharge»: une ou plusieurs stations de recharge en un lieu spécifique;
- 52) «station de recharge»: une installation physique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de recharge;
- 53) «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;
- 54) «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;
- 55) «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 avec l'exploitant du point de ravitaillement au-delà du simple achat du service de ravitaillement;
- 56) «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 train, qu'un seul navire ou qu'un seul aéronef à la fois;
- 57) «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;
- 58) «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;
- 59) «station de ravitaillement»: une installation physique unique en un lieu spécifique, composée d'un ou de plusieurs points de ravitaillement;
- 60) «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;
- 61) «énergie renouvelable»: une énergie produite à partir de sources renouvelables au sens de l'article 2, deuxième alinéa, point 1), de la directive (UE) 2018/2001;
- 62) «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;

- 63) «aire de stationnement sûre et sécurisée»: une aire de stationnement accessible aux conducteurs assurant le transport de marchandises ou de voyageurs et qui a été certifiée conformément au règlement délégué (UE) 2022/1012 de la Commission ⁽³⁰⁾;
- 64) «alimentation électrique à quai»: l'approvisionnement en électricité au moyen d'une interface fixe ou mobile normalisée des navires de mer ou des bateaux de navigation intérieure amarrés à quai;
- 65) «recharge intelligente»: une opération de recharge dans laquelle l'intensité de l'électricité fournie à la batterie est adaptée en temps réel, sur la base des informations reçues par communication électronique;
- 66) «données statiques»: des données qui ne changent pas souvent ou régulièrement;
- 67) «réseau global du RTE-T»: un réseau global au sens de l'article 9 du règlement (UE) n° 1315/2013;
- 68) «réseau central du RTE-T»: un réseau central au sens de l'article 38 du règlement (UE) n° 1315/2013;
- 69) «port de navigation intérieure du réseau central du RTE-T ou 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'il est inscrit et classé à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013;
- 70) «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'il est inscrit et classé à l'annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013;
- 71) «gestionnaire de réseau de transport»: un gestionnaire de réseau de transport au sens de l'article 2, point 35), de la directive (UE) 2019/944;
- 72) «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 légers électriques

1. Les États membres veillent à ce que, sur leur territoire, des stations de recharge pour véhicules légers électriques ouvertes au public soient déployées de manière proportionnelle à l'adoption de véhicules légers électriques et fournissent une puissance de sortie suffisante pour ces véhicules.

À cette fin, les États membres veillent à ce que, à la fin de chaque année, à partir de 2024, les objectifs suivants en matière de puissance de sortie soient atteints de manière cumulative:

- a) pour chaque véhicule léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 1,3 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public; et
- b) pour chaque véhicule léger électrique hybride rechargeable immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 0,80 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public.

2. Lorsque la part des véhicules légers électriques à batterie par rapport à la flotte totale de véhicules légers immatriculés sur le territoire d'un État membre atteint au moins 15 % et que l'État membre démontre que la mise en œuvre des exigences énoncées au paragraphe 1, deuxième alinéa, a des effets négatifs dans ledit État membre en décourageant les investissements privés, et n'est plus justifiée, cet État membre peut présenter à la Commission une demande motivée d'autorisation pour appliquer des exigences moins strictes en matière de niveau de puissance de sortie totale ou pour cesser d'appliquer ces exigences.

3. Dans les six mois suivant la réception d'une demande présentée en vertu du paragraphe 2, la Commission adopte une décision justifiée dans chaque cas.

⁽³⁰⁾ Règlement délégué (UE) 2022/1012 de la Commission du 7 avril 2022 complétant le règlement (CE) n° 561/2006 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne l'établissement de normes détaillant le niveau de service et de sécurité des aires de stationnement sûres et sécurisées et les procédures de certification de ces dernières (JO L 170 du 28.6.2022, p. 27).

4. Les États membres assurent une couverture minimale des points de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules légers électriques sur le réseau routier de leur territoire.

À cette fin, les États membres veillent à ce que:

- a) le long du réseau routier central du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules légers électriques 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 400 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 2027, 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 routier global du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules légers électriques 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 2027, sur au moins 50 % de la longueur du réseau routier global du RTE-T, 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 300 kW et comprend au moins un point de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW;
 - iii) 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.

5. Le calcul du pourcentage de la longueur du réseau routier global du RTE-T visé au paragraphe 4, point b) i), est fondé sur les éléments suivants:

- a) pour le calcul du dénominateur: la longueur totale du réseau routier global du RTE-T sur le territoire de l'État membre;
- b) pour le calcul du numérateur: la longueur cumulée des tronçons du réseau routier global du RTE-T entre deux parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules légers électriques et répondant aux exigences énoncées au paragraphe 4, point b) i), à l'exclusion des tronçons du réseau routier global du RTE-T situés entre deux de ces parcs de recharge distants de plus de 60 km.

6. Un unique parc de recharge ouvert au public et réservé aux véhicules légers électriques peut être déployé le long du réseau routier du RTE-T pour les deux sens de circulation à condition que:

- a) ce parc de recharge soit facilement accessible dans les deux sens de circulation;
- b) ce parc de recharge soit correctement signalé; et
- c) les exigences énoncées au paragraphe 4 en matière d'intervalle maximal entre parcs de recharge, de puissance de sortie totale du parc de recharge, de nombre de points de recharge et de puissance de sortie de chaque point de recharge applicable à un sens de circulation soient remplies pour les deux sens de circulation.

7. Par dérogation au paragraphe 4 du présent article, le long des routes du réseau RTE-T dont le trafic journalier moyen annuel total est inférieur à 8 500 véhicules légers et sur lesquelles le déploiement d'infrastructures ne se justifie pas quant aux coûts-avantages socio-économiques, les États membres peuvent prévoir qu'un parc de recharge ouvert au public et réservé aux véhicules légers électriques desserve les deux sens de circulation à condition que les exigences énoncées au paragraphe 4 du présent article, en matière d'intervalle maximal entre parcs de recharge, de puissance de sortie totale du parc de recharge, de nombre de points de recharge et de puissance de sortie de chaque point de recharge applicable à un sens de circulation, soient remplies et que le parc de recharge soit facilement accessible dans les deux sens de circulation et qu'il soit correctement signalé. Les États membres notifient à la Commission tous les cas pour lesquels ils ont eu recours à la dérogation visée au présent paragraphe. Les États membres réexaminent ces cas tous les deux ans dans le cadre des rapports d'avancement nationaux visés à l'article 15.

8. Par dérogation au paragraphe 4 du présent article, le long des routes du réseau RTE-T dont le trafic journalier moyen annuel total est inférieur à 8 500 véhicules légers et sur lesquelles le déploiement de l'infrastructure ne se justifie pas quant aux coûts-avantages socio-économiques, les États membres peuvent réduire de 50 % au maximum la puissance de sortie totale d'un parc de recharge ouvert au public et réservé aux véhicules légers exigée en vertu du paragraphe 4 du présent article à condition que ce parc de recharge ne desserve qu'un sens de circulation et que les autres exigences énoncées au paragraphe 4 du présent article, en matière d'intervalle maximal entre parcs de recharge, de nombre de points de recharge et de puissance de sortie de chaque point de recharge, soient remplies. Les États membres notifient à la Commission tous les cas pour lesquels ils ont eu recours à la dérogation visée au présent paragraphe. Les États membres réexaminent ces cas tous les deux ans dans le cadre des rapports d'avancement nationaux visés à l'article 15.

9. Par dérogation à l'exigence d'intervalle maximal de 60 km entre les parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules légers énoncée au paragraphe 4, points a) et b), du présent article, les États membres peuvent autoriser un intervalle plus long, de 100 km au maximum, pour les parcs de recharge situés le long des routes du réseau RTE-T dont le trafic journalier moyen annuel total est inférieur à 3 000 véhicules légers à condition que la distance entre parcs de recharge soit correctement signalée. Les États membres notifient à la Commission tous les cas pour lesquels ils ont eu recours à la dérogation visée au présent paragraphe. Les États membres réexaminent ces cas tous les deux ans dans le cadre des rapports d'avancement nationaux visés à l'article 15.

10. Lorsqu'un État membre a notifié à la Commission un cas pour lequel il a eu recours à une dérogation visée au paragraphe 7, les exigences énoncées au paragraphe 4, points a) et b), en matière d'intervalle maximal entre parcs de recharge, sont jugées être remplies.

11. Les États membres voisins veillent à ce que les intervalles maximaux visés au paragraphe 4, points a) et b), ne soient pas dépassés pour les tronçons transfrontaliers du réseau routier central du RTE-T et du réseau routier global du RTE-T.

Article 4

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

1. Les États membres assurent une couverture minimale des points de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds électriques sur leur territoire.

À cette fin, les États membres veillent à ce que:

- a) au plus tard le 31 décembre 2025, au moins le long de 15 % de la longueur du réseau routier du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds électriques 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 minimum un point de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;
- b) au plus tard le 31 décembre 2027, sur au moins 50 % de la longueur du réseau routier RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds électriques soient déployés dans chaque sens de circulation et à ce que chaque parc de recharge:
 - i) le long du réseau routier central du RTE-T, fournisse une puissance de sortie d'au moins 2 800 kW et comprenne au minimum deux points de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;
 - ii) le long du réseau routier global du RTE-T, fournisse une puissance de sortie d'au moins 1 400 kW et comprenne au minimum un point de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;
- c) au plus tard le 31 décembre 2030, le long du réseau routier central du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds électriques soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc de recharge à ce que chaque parc de recharge fournisse une puissance de sortie d'au moins 3 600 kW et comprenne au minimum deux points de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;

- d) au plus tard le 31 décembre 2030, le long du réseau routier global du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds électriques soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 100 km entre eux et à ce que chaque parc de recharge fournisse une puissance de sortie d'au moins 1 500 kW et comprenne au minimum un point de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;
- e) au plus tard le 31 décembre 2027, chaque aire de stationnement sûre et sécurisée soit équipée d'au moins deux stations de recharge ouvertes au public, réservées aux véhicules utilitaires lourds électriques et fournissant une puissance de sortie individuelle d'au moins 100 kW;
- f) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque aire de stationnement sûre et sécurisée soit équipée d'au moins quatre stations de recharge ouvertes au public, réservées aux véhicules utilitaires lourds électriques et fournissant une puissance de sortie individuelle d'au moins 100 kW;
- g) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque nœud urbain soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds électriques et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins 900 kW, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW;
- h) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque nœud urbain soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds électriques et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins 1 800 kW, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW.

2. Le calcul du pourcentage de la longueur du réseau routier du RTE-T visé au paragraphe 1, points a) et b), est fondé sur les éléments suivants:

- a) pour le calcul du dénominateur: la longueur totale du réseau routier RTE-T sur le territoire de l'État membre;
- b) pour le calcul du numérateur: la longueur cumulée des tronçons du réseau routier RTE-T entre deux parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds électriques et répondant aux exigences énoncées au paragraphe 1, point a) ou b), respectivement, à l'exclusion des tronçons du réseau routier RTE-T situés entre deux de ces parcs de recharge distants de plus de 120 km.

3. Un unique parc de recharge ouvert au public et réservé aux véhicules utilitaires lourds électriques peut être déployé le long du réseau routier RTE-T pour les deux sens de circulation à condition que:

- a) ce parc de recharge soit facilement accessible dans les deux sens de circulation;
- b) ce parc de recharge soit correctement signalé; et
- c) les exigences énoncées au paragraphe 1, en matière d'intervalle maximal entre parcs de recharge, de puissance de sortie totale du parc de recharge, de nombre de points de recharge et de puissance de sortie de chaque point applicable à un sens de circulation, soient remplies pour les deux sens de circulation.

4. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, le long des routes du réseau RTE-T dont le trafic journalier moyen annuel total est inférieur à 2 000 véhicules utilitaires lourds et sur lesquelles le déploiement d'infrastructures ne se justifie pas quant aux coûts-avantages socio-économiques, les États membres peuvent prévoir qu'un parc de recharge ouvert au public et réservé aux véhicules utilitaires lourds électriques desserve les deux sens de circulation à condition que les exigences énoncées au paragraphe 1 du présent article, en matière d'intervalle maximal entre parcs de recharge, de puissance de sortie totale du parc de recharge, de nombre de points de recharge et de puissance de sortie de chaque point de recharge applicable à un sens de circulation, soient remplies et que ce parc de recharge soit facilement accessible dans les deux sens de circulation et qu'il soit correctement signalé. Les États membres notifient à la Commission tous les cas pour lesquels ils ont eu recours à la dérogation visée au présent paragraphe. Les États membres réexaminent ces cas tous les deux ans dans le cadre des rapports d'avancement nationaux visés à l'article 15.

5. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, le long des routes du réseau RTE-T dont le trafic journalier moyen annuel total est inférieur à 2 000 véhicules utilitaires lourds et sur lesquelles le déploiement de l'infrastructure ne se justifie pas quant aux coûts-avantages socio-économiques, les États membres peuvent réduire de 50 % au maximum la puissance de sortie totale d'un parc de recharge ouvert au public et réservé aux véhicules utilitaires lourds électriques exigée en vertu du paragraphe 1 du présent article à condition que ce parc de recharge ne desserve qu'un sens de circulation et que les autres exigences énoncées au paragraphe 1 du présent article, en matière d'intervalle maximal entre parcs de recharge, de nombre

de points de recharge et de puissance de sortie de chaque point de recharge, soient remplies. Les États membres notifient à la Commission tous les cas pour lesquels ils ont eu recours à la dérogation visée au présent paragraphe. Les États membres réexaminent ces cas tous les deux ans dans le cadre des rapports d'avancement nationaux visés à l'article 15.

6. Par dérogation à l'exigence d'intervalle maximal de 60 km entre les parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds électriques énoncée au paragraphe 1, point c), du présent article, les États membres peuvent autoriser un intervalle plus long, de 100 km au maximum, pour les parcs de recharge situés le long des routes du réseau RTE-T dont le trafic journalier moyen annuel total est inférieur à 800 véhicules utilitaires lourds à condition que la distance entre parcs de recharge soit correctement signalée. Les États membres notifient à la Commission tous les cas pour lesquels ils ont eu recours aux dérogations visées au présent paragraphe. Les États membres réexaminent ces cas tous les deux ans dans le cadre des rapports d'avancement nationaux visés à l'article 15.

7. Lorsqu'un État membre a notifié à la Commission un cas pour lequel il a eu recours à une dérogation visée au paragraphe 6, l'exigence énoncée au paragraphe 1, point c), en matière d'intervalle maximal entre parcs de recharge, sont jugées être remplies.

8. Par dérogation aux exigences énoncées au paragraphe 1, points a), b), c) et d), relatives à la puissance de sortie totale des parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds électriques ainsi qu'à l'exigence énoncée au paragraphe 1, point c), relative à l'intervalle maximal entre ces parcs de recharge, Chypre peut présenter à la Commission une demande motivée d'autorisation pour appliquer des exigences moins strictes en matière de niveau de puissance de sortie totale des parcs de recharge ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds électriques ou pour appliquer un intervalle maximal plus long, de 100 km au maximum, entre ces parcs de recharge, ou pour les deux, à condition qu'en cas d'autorisation, cette demande n'empêche pas la circulation des véhicules utilitaires lourds électriques dans cet État membre.

Dans les six mois suivant la réception d'une demande motivée présentée en vertu du premier alinéa, la Commission adopte une décision justifiée dans chaque cas. Toute autorisation accordée à Chypre en vertu d'une telle décision est valable pour une durée maximale de quatre ans. Au cas où Chypre souhaiterait prolonger la validité de l'autorisation, il peut présenter une nouvelle demande motivée à la Commission avant l'expiration de l'autorisation.

9. Au plus tard le 31 décembre 2030, les États membres voisins veillent à ce que les intervalles maximaux entre parcs de recharge visés au paragraphe 1, points c) et d), ne soient pas dépassés pour les tronçons transfrontaliers du réseau routier central du RTE-T et du réseau routier global du RTE-T. Avant cette date, une attention particulière est prêtée 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 routier du RTE-T.

Article 5

Infrastructures de recharge

1. 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 à l'acte de leur véhicule électrique.

Aux points de recharge ouverts au public déployés à partir du 13 avril 2024, une recharge à l'acte 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 des opérations de paiement sécurisées, tels que ceux générant un code QR spécifique.

À partir du 1^{er} janvier 2027, les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge ouverts au public qu'ils exploitent dont la puissance de sortie est égale ou supérieure à 50 kW et qui sont déployés le long du réseau routier RTE-T ou sur une aire de stationnement sûre et sécurisée, y compris les points de recharge déployés avant le 13 avril 2024, soient conformes aux exigences énoncées au point a) ou b).

Un seul terminal ou dispositif de paiement visé au deuxième alinéa peut desservir un certain nombre de points de recharge ouverts au public 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.

2. 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, à la place, puissent, soit effectuer une recharge à l'acte de leur véhicule, comme prévu au paragraphe 1, 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 claire pour les utilisateurs finals et la proposent à ceux-ci de manière pratique à chaque point de recharge ouvert au public qu'ils exploitent et où ils proposent l'authentification automatique.

3. 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, à travers les prix facturés, entre les utilisateurs finals et les prestataires de services de mobilité, ou entre les différents prestataires de services de mobilité. Néanmoins, le niveau des prix peut être différencié mais uniquement si la différenciation est proportionnée et objectivement justifiée.

4. Aux points de recharge ouverts au public dont la puissance de sortie est égale ou supérieure à 50 kW, le prix ad hoc facturé par l'exploitant se fonde sur le prix par kWh de l'électricité livrée. En outre, les exploitants de ces points de recharge peuvent facturer des frais d'occupation sous la forme d'un prix par minute afin de décourager l'occupation trop longue du point de rechargement.

Les exploitants de points de recharge ouverts au public dont la puissance de sortie est égale ou supérieure à 50 kW affichent, aux stations de recharge, le prix ad hoc par kWh ainsi que les frais d'occupation éventuels exprimés en prix par minute de sorte que ces informations soient connues des utilisateurs finals avant le démarrage d'une session de recharge et qu'il soit plus facile de comparer les prix.

Les exploitants de points de recharge ouverts au public dont la puissance de sortie est inférieure à 50 kW mettent à disposition aux stations de recharge qu'ils exploitent, de façon claire et aisée, les informations relatives au prix ad hoc, avec tous ses éléments de prix, de sorte que ces informations soient connues des utilisateurs finals avant le démarrage d'une session de recharge et qu'il soit plus facile de comparer les prix. Les éléments de prix applicables sont présentés dans l'ordre suivant:

- le prix par kWh,
- le prix par minute,
- le prix par session, et
- tout autre élément de prix applicable.

Les premier et deuxième alinéas s'appliquent à tous les points de recharge déployés à partir du 13 avril 2024.

5. 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, avant le démarrage de la session de recharge prévue, toutes les informations relatives aux prix spécifiques à cette session de recharge, 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 par les prestataires de services de mobilité pour l'itinérance transfrontière de la recharge électrique.

6. Les États membres veillent à ce que leurs autorités surveillent régulièrement le marché des infrastructures de recharge et, notamment, à ce qu'elles surveillent le respect des paragraphes 3 et 5 par les exploitants de points de recharge et les prestataires de services de mobilité. Les États membres s'efforcent également de veiller à ce que leurs autorités surveillent régulièrement les éventuelles pratiques commerciales déloyales affectant les consommateurs.

7. Au plus tard le 14 octobre 2024, 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 ouverts au public qu'ils exploitent et qui ont été construits après le 13 avril 2024 ou rénovés après le 14 octobre 2024 permettent la recharge intelligente.
9. Les États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce que le lieu exact où se situe l'infrastructure pour carburants alternatifs soit correctement signalé dans les aires de stationnement et de repos le long du réseau routier RTE-T où sont installées des infrastructures pour carburants alternatifs.
10. Au plus tard le 14 avril 2025, 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 2, 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 déployées 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, conçues pour permettre une capacité minimale cumulée de 1 t/jour 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.

Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre 2030, au moins une station de ravitaillement en hydrogène ouverte au public soit déployée dans chaque nœud urbain. Les États membres veillent à ce qu'une analyse soit effectuée pour déterminer le lieu idéal pour ces stations de ravitaillement et à ce que ladite analyse examine notamment le déploiement de ces stations de ravitaillement dans des pôles multimodaux où d'autres modes de transport pourraient également être intégrés.

Les États membres définissent, dans leurs cadres d'action nationaux, une trajectoire linéaire claire en vue d'atteindre les objectifs de 2030, ainsi qu'un objectif indicatif clair pour 2027 permettant d'assurer une couverture suffisante du réseau central du RTE-T en vue de répondre à l'évolution des exigences du marché.

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 légers et des véhicules utilitaires lourds.
4. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, le long des routes du réseau central du RTE-T dont le trafic journalier moyen annuel total est inférieur à 2 000 véhicules utilitaires lourds et sur lesquelles le déploiement de l'infrastructure ne se justifie pas quant aux coûts-avantages socio-économiques, les États membres peuvent réduire de 50 % au maximum la capacité d'une station de ravitaillement en hydrogène ouverte au public exigée en vertu du paragraphe 1 du présent article à condition que les exigences énoncées dans ce paragraphe soient remplies en matière d'intervalle maximal entre stations de ravitaillement en hydrogène et de pression des distributeurs. Les États membres notifient à la Commission tous les cas pour lesquels ils ont eu recours à la dérogation visée au présent paragraphe. Les États membres réexaminent ces cas tous les deux ans dans le cadre des rapports d'avancement nationaux visés à l'article 15.
5. Par dérogation au paragraphe 1 du présent article, si les coûts de déploiement de l'infrastructure sont disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement, les États membres peuvent décider de ne pas appliquer les dispositions du paragraphe 1 du présent article:
 - a) aux régions ultrapériphériques de l'Union visées à l'article 349 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne; ou

- b) aux îles relevant de la définition des petits réseaux connectés ou des petits réseaux isolés conformément à la directive (UE) 2019/944.

Dans ces cas, les États membres justifient leurs décisions auprès de la Commission et mettent à disposition toutes les informations pertinentes dans leurs cadres d'action nationaux.

Article 7

Infrastructure de ravitaillement en hydrogène

1. Les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène donnent aux utilisateurs finals la possibilité d'effectuer un ravitaillement ad hoc dans les points de ravitaillement ouverts au public qu'ils exploitent.

Un ravitaillement ad hoc est possible dans tous les points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public au moyen d'un instrument de paiement largement utilisé dans l'Union. À cette fin, les exploitants de ces points 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.

Pour les points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public déployés après le 13 avril 2024, les exigences énoncées au présent paragraphe s'appliquent à compter de la date de leur déploiement. Pour les points de ravitaillement ouverts au public déployés avant le 13 avril 2024, les exigences énoncées au présent paragraphe s'appliquent à compter du 14 octobre 2024.

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 aux obligations énoncées 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, par les prix facturés, entre les utilisateurs finals et les prestataires de services de mobilité, ou entre les différents prestataires de services de mobilité. Toutefois, le niveau des prix peut être différencié, mais uniquement si la différenciation est objectivement justifiée.

3. Les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène affichent de manière claire les informations relatives au prix ad hoc par kg dans les stations de ravitaillement en hydrogène ouverts au public qu'ils exploitent de sorte que ces informations soient connues des utilisateurs finals avant le démarrage d'une session de ravitaillement et qu'il soit plus facile de comparer les prix.

4. Les exploitants de stations de ravitaillement en hydrogène ouverts 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 spécifiques à leur session de ravitaillement prévue, avant son démarrage, par l'intermédiaire de moyens électroniques librement disponibles et largement pris en charge, en distinguant clairement tous les éléments de prix facturés par l'exploitant du point de ravitaillement en hydrogène, y compris les coûts d'itinérance de la recharge électrique applicables et les autres frais ou redevances qu'ils appliquent.

Article 8

Infrastructures destinées au méthane liquéfié pour les véhicules de transport routier

Jusqu'au 31 décembre 2024, les États membres veillent à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en méthane liquéfié ouverts au public soient déployés, 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 que cela entraîne 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 navires de mer porte-conteneurs et les navires de mer à passagers 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 31 décembre 2029:

- a) les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T dans lesquels la moyenne, au cours des trois dernières années, du nombre annuel d'escales de navires amarrés à quai effectuées par des navires de mer porte-conteneurs de plus de 5 000 tonnes de jauge brute est supérieure 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 navires de mer porte-conteneurs 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 la moyenne, au cours des trois dernières années, du nombre annuel d'escales de navires amarrés à quai effectuées par des navires de mer rouliers à passagers 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 supérieure 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 de mer rouliers à passagers 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 la moyenne, au cours des trois dernières années, du nombre annuel d'escales de navires amarrés à quai effectuées par des navires de mer à passagers de plus de 5 000 tonnes de jauge brute autres que des navires de mer rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse de mer est supérieure 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 de mer à passagers de plus de 5 000 tonnes de jauge brute autres que des navires de mer rouliers à passagers 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 6, paragraphe 5, points a), b), c), e) et g) du règlement (UE) 2023/1805 ne sont pas prises en compte pour déterminer le nombre total d'escales des navires amarrés à quai au port maritime concerné au titre du paragraphe 1 du présent article.

3. Lorsque le port maritime du réseau central du RTE-T ou le port maritime du réseau global du RTE-T est situé sur une île, ou 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 du présent article ne s'applique pas tant qu'un tel raccordement n'a pas été achevé ou qu'il n'existe pas suffisamment de capacité de production d'électricité à partir de sources d'énergie non fossiles au niveau local pour couvrir, le cas échéant, soit les besoins de l'île, soit les besoins de la région ultrapériphérique, soit les besoins 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 31 décembre 2024;
- 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 31 décembre 2029.

*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 déployés 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 31 décembre 2024. 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 donnent accès aux points de ravitaillement en méthane liquéfié visés au paragraphe 1, en tenant compte de l'aménagement des ports, des points de ravitaillement en méthane liquéfié existants et de la demande réelle du marché à la fois à court et à long terme, ainsi que d'autres évolutions.

*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 du RTE-T et du réseau global du RTE-T, la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement soit assurée:
 - a) au plus tard le 31 décembre 2024, à tous les postes de stationnement au contact utilisés pour les opérations de transport aérien commercial d'embarquement ou de débarquement de passagers ou de chargement ou de déchargement de marchandises;
 - b) au plus tard le 31 décembre 2029, à tous les postes de stationnement au large utilisés pour les opérations de transport aérien commercial d'embarquement ou de débarquement de passagers ou de chargement ou de déchargement de marchandises.
2. Les États membres peuvent exempter les aéroports du réseau RTE-T comptabilisant moins de 10 000 mouvements de vols commerciaux par an, en moyenne au cours des trois dernières années, de l'obligation de fournir de l'électricité aux aéronefs en stationnement à tous les postes de stationnement au large.
3. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux postes spécialement destinés au dégivrage, aux postes situés à l'intérieur de zones militaires désignées et aux postes spécialement destinés aux aéronefs de l'aviation générale de moins de 5,7 tonnes de poids maximum au décollage.
4. À partir du 1^{er} 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***Infrastructure ferroviaire**

En ce qui concerne l'infrastructure ferroviaire qui n'est pas couverte par le règlement (UE) n° 1315/2013, les États membres évaluent les possibilités de développement de technologies et de systèmes de propulsion au moyen de carburants alternatifs, pour les tronçons ferroviaires qui ne peuvent pas être complètement électrifiés pour des raisons techniques ou de rentabilité, destinés notamment aux trains propulsés à l'hydrogène ou alimentés par batterie et, le cas échéant, les éventuels besoins en matière d'infrastructure de recharge et de ravitaillement.

*Article 14***Cadres d'action nationaux**

1. Au plus tard le 31 décembre 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.

2. Le cadre d'action national comporte au moins les éléments suivants:
- a) 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 ainsi que du développement de l'infrastructure pour carburants alternatifs sur les îles et dans les régions ultrapériphériques;
 - b) 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;
 - c) les politiques et mesures nécessaires pour garantir la réalisation des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux visés au point b);
 - d) les mesures, prévues ou adoptées, visant à promouvoir le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs pour les flottes captives, en particulier pour les stations de recharge et les stations de ravitaillement en hydrogène pour les services de transports publics et les stations de recharge pour le partage de voitures;
 - e) les mesures, prévues ou adoptées, visant à encourager et à faciliter le déploiement, dans des lieux privés, de stations de recharge pour véhicules légers et véhicules utilitaires lourds qui ne sont pas ouvertes au public;
 - f) les mesures, prévues ou adoptées, 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;
 - g) les mesures, prévues ou adoptées, visant à promouvoir un nombre suffisant de points de recharge électrique à haute puissance ouverts au public;
 - h) les mesures, prévues ou adoptées, 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;
 - i) 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;
 - j) les mesures, prévues ou adoptées, visant à lever les éventuels obstacles en ce qui concerne la planification, l'octroi d'autorisations, l'acquisition et l'exploitation d'infrastructures pour carburants alternatifs;
 - k) un aperçu de l'état d'avancement, des perspectives et des mesures prévues en ce qui concerne le 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, notamment l'hydrogène, l'ammoniac, le méthanol et l'électricité;
 - l) un aperçu de l'état d'avancement, des perspectives et des mesures prévues en ce qui concerne le déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs, comprenant les objectifs chiffrés, les étapes clés et les besoins en financement, pour les trains propulsés à l'hydrogène ou alimentés par batterie sur des tronçons ferroviaires du réseau RTE-T qui ne peuvent pas être électrifiés;
 - m) un aperçu de l'état d'avancement, des perspectives et des mesures prévues en ce qui concerne le déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans les aéroports à d'autres fins que la fourniture d'électricité aux avions en stationnement, notamment pour la recharge électrique et le ravitaillement en hydrogène des avions;
 - n) un aperçu de l'état d'avancement, des perspectives et des mesures prévues en ce qui concerne le déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans le domaine de la navigation intérieure, notamment pour l'électricité et l'hydrogène.

3. Le cadre d'action national peut comporter les éléments suivants:
 - a) un aperçu de l'état d'avancement, des perspectives et des mesures prévues pour le déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports maritimes, notamment pour l'électricité et l'hydrogène, pour les services portuaires tels qu'ils sont définis dans le règlement (UE) 2017/352 du Parlement européen et du Conseil ⁽³¹⁾;
 - b) les objectifs chiffrés et les mesures à l'échelle nationale visant à promouvoir les infrastructures pour carburants alternatifs le long des réseaux routiers qui ne sont pas inclus dans le réseau central du RTE-T ou le réseau global du RTE-T, en particulier en ce qui concerne les points de recharge ouverts au public;
 - c) les mesures visant à garantir l'accessibilité aux infrastructures de recharge et de ravitaillement sur l'ensemble du territoire de l'état membre, en accordant une attention particulière aux zones rurales afin d'assurer leur accessibilité et la cohésion territoriale;
 - d) les mesures visant à garantir que la densité des infrastructures pour carburants alternatifs ouvertes au public disponibles au niveau national tient compte de la densité de la population;
 - e) les objectifs chiffrés et les objectifs nationaux pour le déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs en ce qui concerne les points a), b), c) et d) pour lesquels aucun objectif chiffré contraignant n'est fixé dans le présent règlement.
4. 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.
5. 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.
6. 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.
7. Les mesures d'appui aux infrastructures pour carburants alternatifs sont conformes aux dispositions de l'Union régissant les aides d'État.
8. Chaque État membre rend 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.
9. La Commission évalue les projets de cadres d'action nationaux et peut adresser des recommandations aux États membres. Ces recommandations sont adressées au plus tard six mois après la présentation des projets de cadres d'action nationaux tels qu'ils sont visés au paragraphe 1 du présent article. Elles 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, 12 et 13;
 - b) les politiques et les mesures relatives aux objectifs chiffrés et aux objectifs nationaux.
10. 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.
11. Au plus tard le 31 décembre 2025, chaque État membre élabore son cadre d'action national définitif, sous une forme facilement lisible et compréhensible, et le notifie à la Commission. Ces cadres d'action nationaux définitifs sont rendus publics par la Commission.

⁽³¹⁾ 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).

*Article 15***Établissement de rapports nationaux**

1. Au plus tard le 31 décembre 2027 et tous les deux ans par la suite, chaque État membre soumet à la Commission un rapport d'avancement national indépendant sur la mise en œuvre de son cadre d'action national. Le rapport est rédigé sous une forme facilement lisible et compréhensible et est rendu public par la Commission.
2. Le rapport d'avancement national 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 14, paragraphe 2, ainsi qu'une indication des mesures à prendre pour atteindre ces objectifs chiffrés et objectifs nationaux à l'avenir.
3. Au plus tard le 30 juin 2024, puis tous les trois ans, les États membres évaluent 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, y compris de ceux qui proposent une recharge bidirectionnelle et intelligente, et de toutes les puissances de sortie, qu'ils soient ouverts au public ou privés, et formule des recommandations en matière de type de point de recharge, de technologies connexes et de répartition géographique afin de faciliter la capacité des utilisateurs à intégrer leurs véhicules électriques dans le système. Cette évaluation recense les mesures pertinentes à mettre en œuvre afin de satisfaire aux exigences prévues par le présent règlement, y compris celles visant à assurer la cohérence entre la planification des infrastructures et la planification du réseau correspondant. Cette évaluation prend en considération les contributions de tous les acteurs et est rendue publique. Chaque État membre peut demander à son 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 incluent ces mesures dans leur rapport d'avancement national visé au paragraphe 1 du présent article. 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 de chaque État membre évalue, au plus tard le 30 juin 2024, puis tous les trois ans, la contribution potentielle de la recharge bidirectionnelle à la réduction des coûts pour le système et les utilisateurs et à l'augmentation de la part 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 le rapport d'avancement national visé au paragraphe 1.

*Article 16***Contenu, structure et format des cadres d'action nationaux et des rapports d'avancement nationaux**

Au plus tard le 14 octobre 2024, la Commission adopte des orientations et des modèles pour le contenu, la structure et le format des cadres d'action nationaux que les États membres doivent présenter conformément à l'article 14 et pour le contenu des rapports d'avancement nationaux que les États membres doivent présenter conformément à l'article 15, 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 17***Évaluation des cadres d'action nationaux et des rapports d'avancement nationaux**

1. Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission évalue les cadres d'action nationaux soumis par les États membres en vertu de l'article 14, paragraphe 11, 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 14, paragraphe 2.
2. La Commission évalue les rapports d'avancement nationaux présentés par les États membres en vertu de l'article 15, paragraphe 1, et adresse, le cas échéant, des recommandations aux États membres afin de garantir la réalisation des objectifs et le respect des obligations énoncés dans le présent règlement.

3. Dans un délai de six mois à compter de la réception des recommandations visées au paragraphe 2, l'État membre concerné communique à la Commission les modalités de mise en œuvre de ces recommandations. Si l'État membre concerné décide de ne pas mettre en œuvre les recommandations ou une grande partie de celles-ci, il en communique les raisons à la Commission.

4. Après avoir communiqué à la Commission les modalités ou le raisonnement visés au paragraphe 3, l'État membre concerné expose, dans son rapport d'avancement national de l'année suivante, les modalités de mise en œuvre des recommandations.

5. 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 d'avancement nationaux en vertu de l'article 15, 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 visés à l'article 14, paragraphe 2, y compris les réponses des États membres aux recommandations de la Commission visées au paragraphe 2 du présent article;
- b) la cohérence du développement des infrastructures pour les carburants alternatifs au niveau de l'Union.

6. Sur la base des cadres d'action nationaux définitifs visés à l'article 14, paragraphe 11, des rapports d'avancement nationaux visés à l'article 15, paragraphe 1, et des rapports visés à l'article 18, paragraphe 1, la Commission rend publiques 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 de recharge et de stations de recharge ouverts au public, en distinguant les points de recharge réservés aux véhicules légers et les points de recharge et les stations 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 les ports de navigation intérieure 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 les ports de navigation intérieure 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 recharge et de ravitaillement en autres carburants alternatifs dans les ports maritimes et les ports de navigation intérieure du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;
- i) les points de recharge et de ravitaillement en autres carburants alternatifs dans les aéroports du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;
- j) les points de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs pour le transport ferroviaire.

Article 18

Suivi des progrès

1. Au plus tard le 31 mars 2025, puis le 31 mars de chaque année, les États membres communiquent à la Commission la puissance de sortie totale cumulée de recharge et le nombre de points de recharge ouverts au public déployés ainsi que le nombre de véhicules électriques à batterie et de véhicules hybrides rechargeables immatriculés sur leur territoire au 31 décembre de l'année précédente, conformément aux exigences établies à l'annexe III.

2. Sans préjudice de la procédure établie à l'article 258 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne, lorsqu'il ressort du rapport visé au paragraphe 1 du présent article ou de toute information dont dispose la Commission qu'un État membre risque de ne pas atteindre ses objectifs nationaux tels qu'ils sont définis à l'article 3, paragraphe 1, du présent règlement, 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 nationaux. Dans les trois mois suivant la réception du constat de la Commission, l'État membre concerné communique à la Commission:

- a) les mesures correctives qu'il prévoit de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs nationaux définis à l'article 3, paragraphe 1, du présent règlement, y compris toute action supplémentaire que l'État membre compte mettre en œuvre pour atteindre ces objectifs; et
- b) un calendrier précis des actions qui permette d'évaluer les progrès annuels accomplis en vue de la réalisation de ces objectifs.

Lorsque la Commission constate que les mesures correctives sont satisfaisantes, l'État membre concerné met à jour son dernier rapport d'avancement national visé à l'article 15 pour y inclure ces mesures correctives et le soumet à la Commission.

La Commission rend publiques ses recommandations ainsi que les mesures correctives et les actions supplémentaires de l'État membre concerné.

Article 19

Information des utilisateurs

1. Des informations pertinentes, cohérentes et claires sont mises à disposition en ce qui concerne les véhicules à moteur mis sur le marché qui peuvent être rechargés ou ravitaillés régulièrement.

Ces informations sont mises à disposition:

- a) dans les manuels d'utilisation des véhicules à moteur et sur les véhicules à moteur, par les fabricants, lorsque ces véhicules sont mis sur le marché;
- b) aux points de recharge et de ravitaillement, par les exploitants des points de recharge et de ravitaillement; et
- c) chez les concessionnaires automobiles, par les distributeurs.

2. La compatibilité des véhicules et des infrastructures ou des carburants et des véhicules visés au paragraphe 1 du présent article est déterminée conformément aux spécifications techniques visées aux points 10.1 et 10.2 de l'annexe II.

Lorsque ces spécifications techniques prévoient une expression graphique, y compris un système de code de couleurs, celle-ci est simple et facile à comprendre.

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 le fabricant, à proximité immédiate des bouchons de remplissage des 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 une station de ravitaillement, les États membres veillent à ce qu'une comparaison des prix unitaires concernés soit affichée, le cas échéant, et en particulier pour l'hydrogène, à des fins d'information et conformément à la méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs visée au point 10.3 de l'annexe II.

4. Dans les cas où les normes européennes établissant les spécifications techniques pour un carburant ne comportent pas d'exigences en matière d'étiquetage concernant la conformité aux normes concernées, lorsque les exigences en matière d'étiquetage ne mentionnent pas une expression graphique, notamment des systèmes de code de couleurs, ou lorsque les exigences en matière d'étiquetage ne sont pas appropriées pour atteindre les objectifs du présent règlement, la Commission peut, afin d'assurer la mise en œuvre uniforme des paragraphes 1 et 2, donner mandat aux organisations européennes de normalisation pour définir des spécifications d'étiquetage concernant la compatibilité.

Sur la base des spécifications d'étiquetage concernant la compatibilité, définies par les organisations européennes de normalisation en vertu du mandat visé au premier alinéa, la Commission adopte des actes d'exécution déterminant 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.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2.

5. Lorsque les dispositions en matière d'étiquetage des normes européennes respectives sont mises à jour ou lorsque de nouvelles normes européennes pour les carburants alternatifs sont définies, les exigences correspondantes en matière d'étiquetage s'appliquent à tous les points de recharge et de ravitaillement au plus tard vingt-quatre mois après l'adoption de l'acte d'exécution correspondant et à tous les véhicules à moteur mis sur le marché à compter de la date d'entrée en vigueur de l'acte d'exécution correspondant.

Article 20

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 (ci-après dénommés «codes ID») permettant d'identifier au moins les exploitants des points de recharge et les prestataires de services de mobilité, au plus tard le 14 avril 2025.

2. Au plus tard le 14 avril 2025, les exploitants de points de recharge et de points de ravitaillement en carburants alternatifs ouverts au public ou, selon les modalités convenues entre eux, les propriétaires de ces points veillent à ce que les données statiques et les données dynamiques concernant les infrastructures pour carburants alternatifs qu'ils exploitent ou les services intrinsèquement liés à ces infrastructures qu'ils fournissent ou externalisent soient disponibles 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 la station de ravitaillement;
 - v) les horaires d'ouverture;
- b) autres données statiques pour les points de recharge ouverts au public qu'ils exploitent:
 - i) les codes ID, au moins de l'exploitant du point de recharge;
 - ii) le type de connecteur;
 - iii) le type de courant (CA/CC);
 - iv) la puissance de sortie maximale (kW) de la station de recharge;
 - v) la puissance de sortie maximale (kW) du point de recharge;
 - vi) la compatibilité avec les types de véhicules;
- 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;
 - iv) le caractère 100 % renouvelable de l'électricité fournie (oui/non).

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. Chaque exploitant de points de recharge et de points de ravitaillement en carburants alternatifs ouverts au public ou, selon les modalités convenues entre eux, le propriétaire de ces points met en place une interface de programmation d'application (API) qui donne accès sans frais et sans restrictions aux données visées au paragraphe 2 et communique des informations sur cette API aux points d'accès nationaux.

L'API de chaque exploitant de points de recharge et de ravitaillement ou, selon les modalités convenues entre eux, l'API du propriétaire de ces points respecte les exigences techniques communes définies par la Commission dans les actes délégués visés au paragraphe 6, afin de permettre un échange de données automatisé et uniforme entre les exploitants de points de recharge et de ravitaillement ouverts au public et les utilisateurs de données.

4. Au plus tard le 31 décembre 2024, les États membres veillent à ce que les données visées au paragraphe 2 du présent article soient rendues accessibles sur une base ouverte et non discriminatoire à tous les utilisateurs de données par l'intermédiaire de leur point d'accès national conformément aux dispositions pertinentes relatives à ces données figurant dans le règlement délégué (UE) 2022/670 et aux spécifications complémentaires supplémentaires qui peuvent être adoptées en vertu du paragraphe 7 du présent article. Lorsque les États membres agrègent des données dans leur point d'accès national, ils peuvent fournir ces données à un point d'accès européen commun au moyen d'une API.

5. Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission établit un point d'accès européen commun, ayant vocation à servir de portail de données facilitant l'accès aux données visées au paragraphe 2 à partir des différents points d'accès nationaux. La Commission veille à ce que le point d'accès européen commun soit facilement accessible et puisse être utilisé par tous les utilisateurs de données, par exemple au moyen d'un portail internet spécifique.

6. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 22 pour:

- a) modifier le paragraphe 2 du présent article pour y inclure, eu égard au progrès technique ou à la mise sur le marché de nouveaux services, 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 ces infrastructures que les exploitants de ces infrastructures fournissent ou externalisent; et
- b) compléter le présent règlement en définissant des exigences techniques communes relatives à une interface de programmation d'application commune afin de permettre un échange de données automatisé et uniforme entre les exploitants de points de recharge et de points de ravitaillement en carburants alternatifs ouverts au public et les utilisateurs de données.

7. La Commission peut adopter des actes d'exécution fixant:

- a) 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 du présent article et dans les actes délégués adoptés sur la base du paragraphe 6 du présent article sont mises à disposition;
- b) des procédures détaillées permettant la mise à disposition et l'accessibilité des données requises en vertu du présent article.

Ces actes d'exécution sont adoptés en conformité avec la procédure d'examen visée à l'article 23, paragraphe 2.

Ces actes d'exécution sont sans préjudice de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil ⁽³²⁾ et des actes délégués et actes d'exécution adoptés sur la base de ladite directive.

8. Les actes délégués et les actes d'exécution visés aux paragraphes 6 et 7 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.

⁽³²⁾ 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).

*Article 21***Spécifications techniques communes**

1. Les spécifications techniques énoncées à l'annexe II sont d'application.
2. 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 établissant 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.
3. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 22 pour:
 - a) modifier l'annexe II en introduisant des spécifications techniques pour les domaines énumérés dans ladite annexe afin de permettre une interopérabilité technique complète des infrastructures de recharge et de ravitaillement en matière de raccordements physiques, d'échanges communicationnels et d'accès pour les personnes à mobilité réduite pour ces domaines; et
 - b) dans un délai raisonnable et au plus tard 12 mois après l'adoption des normes pertinente, modifier l'annexe II en actualisant les références aux normes visées dans les spécifications techniques énoncées dans ladite annexe.
4. Lorsque les actes délégués visés au paragraphe 3 s'appliquent à des infrastructures existantes, ils se basent sur une analyse du rapport coûts-avantages, transmise au Parlement européen et au Conseil en même temps que lesdits actes délégués.
5. Lorsque des normes européennes établissant les spécifications techniques pour un carburant sont établies après l'adoption par la Commission d'un acte d'exécution visé à l'article 19, paragraphe 4, deuxième alinéa, et qu'elles comportent des dispositions exigeant un étiquetage concernant la conformité aux normes concernées et font référence à une expression graphique, y compris des systèmes de code de couleurs, les modifications de l'annexe II adoptées au moyen d'actes délégués visés au paragraphe 3 du présent article indiquent s'il faut appliquer les normes ou l'acte d'exécution et, le cas échéant, abrogent les actes d'exécution concernés.
6. Les modifications de l'annexe II adoptées au moyen d'actes délégués visés au paragraphe 3 comprennent des périodes transitoires raisonnables pour toute spécification technique que ces actes délégués introduisent ou modifient, périodes au cours desquelles ces spécifications techniques ne sont pas contraignantes pour les infrastructures concernées.

*Article 22***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 20 et 21 est conféré à la Commission pour une durée de cinq ans à partir du 13 avril 2024. 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 20 et 21 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou le Conseil. La décision de révocation met fin à la délégation de pouvoir qui y est précisée. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au *Journal officiel de l'Union européenne* ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.
4. 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 du 13 avril 2016 «Mieux légiférer».
5. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission le notifie au Parlement européen et au Conseil simultanément.

6. Un acte délégué adopté en vertu des articles 20 et 21 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 23

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 24

Rapports et réexamen

1. Au plus tard le 31 décembre 2024, 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 compte également du progrès technique et de l'évolution des spécifications techniques élaborées à cette date, ainsi que des évolutions attendues à court terme, en particulier en ce qui concerne les technologies et les normes en matière de recharge et de ravitaillement, comme les normes de recharge à haute puissance et les réseaux routiers électriques, et l'utilisation d'hydrogène liquide.

En ce qui concerne les stations de ravitaillement en hydrogène, la Commission évalue en outre les exigences visées à l'article 6 à la lumière du progrès technique et de l'évolution du marché, la nécessité de préconiser une capacité plus élevée pour ces stations, la nécessité de préciser des objectifs en matière d'infrastructures de ravitaillement en hydrogène liquide, ainsi que la date de renforcement des exigences relatives au déploiement de stations de ravitaillement en hydrogène sur le réseau global du RTE-T.

2. Au plus tard le 31 décembre 2026, et tous les cinq ans par la suite, la Commission réexamine le présent règlement.

Dans son réexamen, la Commission évalue en particulier les éléments suivants:

- a) si les seuils de trafic visés à l'article 3, paragraphes 6 et 7, à l'article 4, paragraphes 4 et 5, et à l'article 6, paragraphe 4, sont toujours pertinents compte tenu de l'augmentation attendue de la part véhicules fonctionnant à l'hydrogène ou des véhicules électriques à batterie par rapport à la flotte totale de véhicules circulant dans l'Union;
- b) si les moyens de paiement électroniques visés à l'article 5, paragraphe 1, sont toujours d'actualité;
- c) le fonctionnement du mécanisme de tarification des stations de recharge ouvertes au public et si les éléments de tarification définis à l'article 5, paragraphe 4, fournissent aux consommateurs des informations suffisantes et claires;
- d) la possibilité d'abaisser le seuil de jauge brute, fixé à l'article 9, ainsi que d'élargir le champ d'application du présent règlement à d'autres types de navires à la suite d'ajustements pertinents dans d'autres actes juridiques de l'Union pertinents;
- e) l'état actuel et les perspectives de développement du marché de la propulsion à hydrogène et électrique pour l'aviation;
- f) les effets du présent règlement en ce qui concerne la survenue et l'ampleur éventuelles d'une fuite de carbone.

Dans le cadre de ce réexamen, la Commission évalue également dans quelle mesure la mise en œuvre du présent règlement a atteint ses objectifs et dans quelle mesure le présent règlement a eu des répercussions sur la compétitivité des secteurs relevant de son champ d'application. Ce réexamen porte également sur l'interaction entre le présent règlement et d'autres actes juridiques de l'Union pertinents et recense toutes dispositions susceptibles d'être mises à jour et simplifiées, ainsi que les mesures qui ont été prises ou qui pourraient être prises pour alléger le coût total de la mise en œuvre pour les secteurs pertinents. Dans le cadre de l'analyse par la Commission de l'efficacité du présent règlement, le réexamen comprend également une évaluation de la charge que suppose le présent règlement pour les entreprises.

3. Le cas échéant, la Commission envisage, en fonction du résultat de l'évaluation visée au paragraphe 2, d'accompagner ce réexamen d'une proposition visant à modifier le présent règlement.

Article 25

Abrogation

1. La directive 2014/94/UE et les règlements délégués (UE) 2019/1745 et (UE) 2021/1444 sont abrogés avec effet à partir du 13 avril 2024.
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 26

Entrée en vigueur et application

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 du 13 avril 2024.

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

Fait à Strasbourg, le 13 septembre 2023.

Par le Parlement européen
La présidente
R. METSOLA

Par le Conseil
Le président
J. M. ALBARES BUENO

ANNEXE I

Établissement de rapports

Le rapport d'avancement national visé à l'article 15, paragraphe 1, 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 légers, en faisant la distinction entre les véhicules légers électriques à batterie, les véhicules légers hybrides rechargeables et les véhicules légers fonctionnant à l'hydrogène,
 - les véhicules utilitaires lourds, en faisant la distinction entre les véhicules utilitaires lourds électriques à batterie et les véhicules utilitaires lourds fonctionnant à l'hydrogène;
 - b) objectifs chiffrés pour le 31 décembre des années 2025, 2027, 2030 et 2035 pour:
 - les infrastructures de recharge réservées aux véhicules légers électriques: le nombre de stations de recharge et la puissance de sortie (classification des stations de recharge conformément à l'annexe III),
 - le développement des stations de recharge pour véhicules légers électriques qui ne sont pas ouvertes au public, le cas échéant,
 - les infrastructures de recharge réservées aux véhicules utilitaires lourds électriques: le nombre de stations de recharge et la puissance de sortie,
 - le développement des stations de recharge pour véhicules utilitaires lourds électriques 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 ou par aéroport 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 nationaux 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 pertinents, 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 les ports de navigation intérieure, 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;
- 4) réexamen des cas dans lesquels les États membres ont eu recours aux dérogations prévues à l'article 3, paragraphes 6, 7 et 8, à l'article 4, paragraphes 6, 7 et 8, et à l'article 6, paragraphe 4;

- 5) 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 places de stationnement, les certifications de performance des entreprises en matière de protection de l'environnement et les concessions de stations de recharge et de ravitaillement;
 - 6) 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;
 - 7) 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 de l'infrastructure pour carburants alternatifs;
 - 8) 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.
-

ANNEXE II

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 qu'ils sont décrits dans la norme EN 62196-2:2017.
 - 1.2. Points de recharge électrique à haute puissance pour véhicules à moteur:
 - 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 qu'ils sont décrits dans la norme EN 62196-3:2014,
 - 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 qu'ils sont 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 qu'ils sont décrits dans la norme EN 62196-3:2014.
 - 1.3. Points de recharge pour les 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 3A tels qu'ils sont décrits dans la norme EN 62196-2:2017 (pour charge en mode 3);
 - b) socles de prises de courant conformes à la norme IEC 60884-1:2002 *A1:2006 *A2:2013 (pour charge en mode 1 ou 2).
 - 1.4. Points de recharge normaux et points de recharge à haute puissance pour bus électriques:
 - les points de recharge normaux et les points de recharge à haute puissance en courant alternatif (CA) pour bus électriques sont équipés au minimum de connecteurs de type 2, tels qu'ils sont décrits dans la norme EN 62196-2:2017,
 - les points de recharge normaux et les points de recharge 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 qu'ils sont décrits dans la norme EN 62196-3:2014.
 - 1.5. 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, telles qu'elles sont décrites dans la norme EN 50696:2021, concernant:
 - le dispositif de connexion automatique monté sur l'infrastructure (pantographe),
 - le dispositif de connexion automatique monté sur le toit du véhicule,
 - le dispositif de connexion automatique monté sous le véhicule,
 - le dispositif de connexion automatique 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 électriques (recharge en CC).
 - 1.7. Spécifications techniques relatives à la recharge sans fil statique par induction pour voitures particulières et véhicules légers électriques.
 - 1.8. Spécifications techniques relatives à la recharge sans fil statique par induction pour véhicules utilitaires lourds électriques.

- 1.9. Spécifications techniques relatives à la recharge sans fil dynamique par induction pour voitures particulières et véhicules légers électriques.
- 1.10. Spécifications techniques relatives à la recharge sans fil dynamique par induction pour véhicules utilitaires lourds électriques.
- 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 pour l'alimentation électrique dynamique par ligne aérienne au moyen d'un pantographe pour véhicules utilitaires lourds électriques.
- 1.14. Spécifications techniques relatives au réseau routier électrique pour l'alimentation électrique dynamique au niveau du sol au moyen de rails conducteurs pour voitures particulières électriques, véhicules légers électriques et véhicules utilitaires lourds électriques.
- 1.15. Spécifications techniques relatives à l'échange de batteries pour véhicules électriques de catégorie L.
- 1.16. Si cela est possible du point de vue technique, spécifications techniques relatives à l'échange de batteries pour voitures particulières électriques et véhicules légers électriques.
- 1.17. Si cela est possible du point de vue technique, spécifications techniques relatives à l'échange de batteries pour véhicules utilitaires lourds électriques.
- 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 le secteur de la 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 les véhicules de 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 achevé le 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.
4. Spécifications techniques relatives au méthane pour le transport routier
 - 4.1. 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.
 - 4.2. Le profil du connecteur est conforme au règlement n° 110 de la Commission économique pour l'Europe des Nations unies (CEE-ONU), qui fait référence aux parties I et II de la norme EN ISO 14469:2017.
 - 4.3. 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».
5. Spécifications techniques relatives à l'alimentation électrique pour les transports maritimes et la navigation intérieure
 - 5.1. 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.
 - 5.2. 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.
 - 5.3. 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.
 - 5.4. Spécifications techniques relatives aux points de recharge des batteries à quai pour bateaux de navigation maritime, y compris l'interconnectivité et l'interopérabilité des systèmes pour les bateaux de navigation maritime.
 - 5.5. 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.
 - 5.6. Spécifications techniques relatives aux interfaces de communication de navire à port pour l'alimentation en électricité à quai automatisée et les systèmes de recharge des batteries pour bateaux de navigation maritime.
 - 5.7. Spécifications techniques relatives aux interfaces de communication de navire à port pour l'alimentation en électricité à quai automatisée et les systèmes de recharge des batteries pour bateaux de navigation intérieure.
 - 5.8. Si cela est possible du point de vue technique, spécifications techniques relatives à l'échange et la recharge de batteries aux stations à quai pour bateaux de navigation intérieure.
6. Spécifications techniques relatives au soutage d'hydrogène pour les transports maritimes et la navigation intérieure
 - 6.1. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage de l'hydrogène gazeux (comprimé) pour bateaux de navigation maritime fonctionnant à l'hydrogène.

- 6.2. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage de l'hydrogène gazeux (comprimé) pour bateaux de navigation intérieure fonctionnant à l'hydrogène.
- 6.3. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage de l'hydrogène liquéfié pour bateaux de navigation maritime fonctionnant à l'hydrogène.
- 6.4. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage de l'hydrogène liquéfié pour bateaux de navigation intérieure fonctionnant à l'hydrogène.
7. Spécifications techniques relatives au soutage de méthanol pour les transports maritimes et la navigation intérieure
- 7.1. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage de méthanol pour bateaux de navigation maritime fonctionnant au méthanol.
- 7.2. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage de méthanol pour bateaux de navigation intérieure fonctionnant au méthanol.
8. Spécifications techniques relatives au soutage d'ammoniac pour les transports maritimes et la navigation intérieure
- 8.1. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage d'ammoniac pour bateaux de navigation maritime fonctionnant à l'ammoniac.
- 8.2. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement et au soutage d'ammoniac pour bateaux de navigation intérieure fonctionnant à l'ammoniac.
9. Spécifications techniques relatives aux points de ravitaillement en méthane liquéfié pour les transports maritimes et la navigation intérieure
- 9.1. 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.
- 9.2. 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.
10. Spécifications techniques relatives à l'étiquetage des carburants
- 10.1. L'étiquette «Carburants — Identification de la compatibilité des véhicules — expression graphique pour l'information des consommateurs» doit être conforme à la norme EN 16942:2016+A1:2021.
- 10.2. L'étiquette «Identification de la compatibilité des véhicules et des infrastructures — Expression graphique pour l'information des consommateurs sur l'alimentation pour véhicules électriques» est conforme au minimum à la norme EN 17186:2019.
- 10.3. Méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs établie par le règlement d'exécution (UE) 2018/732 de la Commission ⁽¹⁾.
- 10.4. Spécifications techniques pour les stations de recharge électrique et les installations de ravitaillement en hydrogène pour le transport ferroviaire.

⁽¹⁾ Règlement d'exécution (UE) 2018/732 de la Commission du 17 mai 2018 concernant une méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs conformément à la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil (JO L 123 du 18.5.2018, p. 85).

ANNEXE III

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, M_{2/3} et N_{2/3},
 - véhicules hybrides rechargeables, en faisant la distinction entre les catégories M₁, N₁, M_{2/3} et N_{2/3}.
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 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, à indiquer pour chacune des catégories visées au point 2,
 - la puissance de sortie totale cumulée des stations de recharge.

ANNEXE IV

Tableau de correspondance

Directive 2014/94/UE	Présent règlement
Article 1 ^{er}	Article 1 ^{er}
Article 2	Article 2
Article 3	Article 14
Article 4	Article 3, 4, 5, 9 et 10
Article 5	Article 6
—	Article 7
Article 6	Articles 8 et 11
—	Article 12
—	Article 13
Article 7	Article 19
Article 8	Article 22
Article 9	Article 23
Article 10	Article 15, 16 et 24
—	Article 17
—	Article 18
—	Article 20
—	Article 21
—	Article 25
Article 11	—
Article 12	Article 26
Article 13	—
Annexe I	Annexe I
Annexe II	Annexe II
—	Annexe III