



Bruxelles, le 17.11.2017
C(2017) 7348 final

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION

du 17.11.2017

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

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

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE DU RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ DE LA COMMISSION

La communication sur la stratégie de l'Union pour une mobilité à faible taux d'émissions¹ indique que «la normalisation et l'interopérabilité sont essentielles pour tirer le meilleur parti des dimensions du marché intérieur, notamment pour l'électromobilité, et [qu']il faut éliminer les obstacles au rechargement des véhicules électriques dans l'ensemble dudit marché intérieur».

Cette initiative s'inscrit dans le droit fil des priorités politiques de la Commission, notamment l'action pour le climat, le marché intérieur, et la promotion de l'emploi, de la croissance et des investissements. Elle correspond aux objectifs de l'union de l'énergie. Elle vise donc à promouvoir l'utilisation de véhicules à carburant alternatif, afin de réduire la dépendance de l'UE envers le pétrole et de diminuer les émissions de gaz à effet de serre. Elle vise également à éviter le développement, dans l'Union européenne, d'infrastructures non harmonisées, voire incompatibles (non interopérables) qui pourraient avoir un effet négatif sur les conditions de mobilité et sur le développement du marché intérieur. Enfin, elle renforcera la compétitivité mondiale des industries automobile et navale, avec des incidences positives sur l'emploi et la croissance.

Dans le cadre de son programme pour une transition socialement équitable vers une mobilité propre, compétitive et connectée pour tous, présenté dans la communication² au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social et au Comité des régions, «L'Europe en mouvement», la Commission prévoit d'adopter plusieurs mesures destinées à soutenir le développement du marché des véhicules à carburant alternatif et le déploiement des infrastructures nécessaires. Une de ces mesures est l'adoption de normes communes applicables aux infrastructures pour les carburants alternatifs.

La technologie nécessaire à la construction d'un réseau de distribution de carburants alternatifs est suffisamment mature pour tous les types de systèmes de recharge et de ravitaillement qui figurent dans la directive 2014/94/UE sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. L'Union manque cependant toujours de normes communes européennes, ou celles qui existent ne sont pas appliquées de manière cohérente, en ce qui concerne les infrastructures pour carburants alternatifs, afin de garantir l'interopérabilité entre les infrastructures et les véhicules faisant appel à différentes technologies, tels que les véhicules électriques, les véhicules à hydrogène et pile à combustible ou les véhicules et navires au gaz naturel. Cette insuffisance de normes communes européennes constitue le principal obstacle technique à la création d'un marché unique des infrastructures pour les carburants alternatifs, et partant, à la réalisation des économies d'échelle qui s'y rattachent.

1.1. Exigences de la directive 2014/94/UE

La directive 2014/94/UE habilite la Commission à adopter des actes délégués conformément à son article 8 afin de:

¹ Communication de la Commission au Parlement européen, au Conseil, au Comité économique et social européen et au Comité des régions intitulée «Une stratégie européenne pour une mobilité à faible taux d'émissions» [COM(2016) 501 final].

² COM(2017) 283 final.

- (a) compléter l'article 4 et les points 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 et 1.8 de l'annexe II, afin d'imposer que les infrastructures qui doivent être déployées ou remplacées soient conformes aux spécifications techniques incluses dans les normes européennes qui doivent être élaborées conformément à l'article 4, paragraphe 13, lorsque les organisations européennes de normalisation [comité européen de normalisation (CEN) et comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC)] ont recommandé une seule solution technique avec des spécifications techniques décrites dans une norme européenne correspondante;
- (b) mettre à jour les références aux normes visées dans les spécifications techniques énoncées à l'annexe II, point 1, lorsque ces normes sont remplacées par de nouvelles versions adoptées par les organisations de normalisation compétentes;
- (c) mettre à jour les références aux normes visées dans les spécifications techniques énoncées à l'annexe II, point 2, lorsque ces normes sont remplacées par de nouvelles versions adoptées par les organisations de normalisation compétentes;
- (d) compléter l'article 6 et les points 3.1, 3.2, 3.3 et 3.4 de l'annexe II, afin d'imposer que les infrastructures qui doivent être déployées ou remplacées soient conformes aux spécifications techniques comprises dans les normes qui doivent être élaborées conformément à l'article 6, paragraphe 10, points a) et b), lorsque les organisations européennes de normalisation compétentes ont recommandé une seule solution technique avec des spécifications techniques décrites dans une norme européenne correspondante, le cas échéant, compatible avec les normes internationales correspondantes;
- (e) mettre à jour les références aux normes visées dans les spécifications techniques fixées ou à fixer à l'annexe II, point 3, lorsque ces normes sont remplacées par de nouvelles versions adoptées par les organisations de normalisation européennes ou internationales compétentes.

Les différents actes délégués doivent être adoptés après l'adoption des normes pertinentes par les OEN. Les actes délégués précités prévoient des périodes transitoires d'une durée d'au moins 24 mois avant que les spécifications techniques pertinentes ou leurs versions modifiées deviennent contraignantes pour les infrastructures mises en place ou remplacées.

1.2. Décision d'exécution C(2015) 1330 de la Commission (M/533).

En vertu de l'article 10, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1025/2012³, la Commission européenne a donné mandat aux OEN⁴ pour l'élaboration et l'adoption de normes européennes appropriées, ou la modification de normes existantes, établissant des spécifications techniques applicables à l'interopérabilité dans le cadre d'une solution unique, le cas échéant fondée sur des normes internationales existantes, pour chacun des points suivants:

³ JO L 316 du 14.11.2012, p. 12.

⁴ M/533 Décision d'exécution C(2015) 1330 de la Commission du 12.3.2015.

- la fourniture d'électricité pour les transports, en ce qui concerne les spécifications techniques énoncées au point 1 de l'annexe II de la directive;
- la fourniture d'hydrogène pour le transport routier, en ce qui concerne les spécifications techniques énoncées au point 2 de l'annexe II de la directive;
- la fourniture de gaz naturel pour le transport, compte tenu, dans le cas du transport par voie d'eau, des travaux en cours à l'Organisation maritime internationale, à la Commission centrale pour la navigation du Rhin, à la Commission du Danube et dans d'autres instances internationales compétentes, en ce qui concerne les spécifications techniques énoncées au point 3 de l'annexe II de la directive.

1.3. Processus préparatoire

L'action de l'UE en vue de l'adoption de normes communes pour les carburants alternatifs est nécessaire afin d'éliminer les obstacles techniques et réglementaires dans toute l'UE et de faciliter ainsi la mise en place d'un marché unique des infrastructures pour les carburants alternatifs et des véhicules et navires utilisant ces carburants, de façon à créer les conditions permettant aux acteurs du marché de s'acquitter de leurs fonctions respectives. La mesure assurera la libre circulation des biens et des personnes à l'aide de véhicules et de navires fonctionnant avec des carburants alternatifs. L'industrie tirera partie d'économies d'échelle du fait du déploiement sur une vaste zone d'infrastructures pour les carburants alternatifs, et améliorera sa compétitivité du fait de son statut de pionnière mondiale dans ce type d'investissement. Des bénéfices environnementaux et économiques résulteront du remplacement progressif des carburants pétroliers par des carburants alternatifs.

L'analyse d'impact⁵ accompagnant la proposition de la Commission⁶ concernant une directive «sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution», dont la présente initiative fait partie, indique que la construction d'un réseau minimal d'infrastructures pour les carburants alternatifs conformes à des normes communes dans toute l'Union aurait un impact sur la réduction de la consommation de pétrole d'environ 2,3% d'ici à 2020. Les bénéfices en termes de consommation réduite de pétrole pourraient représenter environ 84,9 milliards d'EUR (avec un bénéfice supplémentaire en termes de sécurité énergétique de 18,9 milliards d'EUR), la réduction de l'impact sur l'environnement pouvant être chiffrée à environ 15,4 milliards d'EUR. En outre, les émissions de NOx diminueraient de 2,8% et les émissions de particules de 2,1% d'ici à 2020. Enfin, des emplois correspondant à un large éventail de qualifications seraient créés pendant la longue période de coexistence des carburants conventionnels et alternatifs, en lien avec des investissements dans les secteurs des infrastructures pour les carburants alternatifs, en particulier la construction, la fabrication, l'électricité, les technologies de l'information et des communications, les matériaux avancés et les applications informatiques. Ces effets seraient nettement plus marqués à l'horizon 2050.

⁵ SWD(2013) 05 final.

⁶ COM(2013) 18.

En outre, afin de respecter le principe de proportionnalité, l'action proposée ne concerne que les normes élaborées et adoptées par les organisations européennes de normalisation, de leur propre initiative, ou transposant en normes européennes les normes internationales pertinentes.

Le CEN-CENELEC a suggéré à la Commission, dans une lettre du 13 juillet 2017⁷, de compléter la directive 2014/94/UE par les exigences suivantes concernant des points de recharge en courant alternatif (CA) ouverts au public pour les futurs véhicules à moteur de catégorie L, appartenant à la catégorie de spécifications techniques prévue au point 1.5 (Points de recharge pour véhicules à moteur de catégorie L) de l'annexe II de cette directive:

Les points de recharge en courant alternatif (CA) ouverts au public qui disposent d'un maximum de 3,7 kilovolts-ampères (kVA) réservés pour les véhicules électriques de catégorie L devraient être équipés d'au moins un des systèmes de charge suivants tels que définis dans la norme EN 61851-1:2011 «Système de charge conductive pour véhicules électriques - Partie 1: règles générales»:

- Socles de prise de courant de type 3a selon la norme EN 62196-2 «Fiches, socles de prise de courant, prises mobiles et socles de connecteurs de véhicule - Charge conductive des véhicules électriques - Partie 2: exigences dimensionnelles de compatibilité et d'interchangeabilité pour les appareils à broches et alvéoles pour courant alternatif» (pour charge en mode 3).
- Socles de prise de courant conformes à la série de normes IEC 60884 «Plugs and socket-outlets for household and similar purposes», avec conducteur de protection (pour charge en mode 1 ou 2).

Pour les points de recharge ouverts au public en courant alternatif (CA) au-dessus de 3,7 kVA, la solution devrait être la même que pour les véhicules de la catégorie M, à savoir les connecteurs et socles de prise de courant de type 2. Les points de recharge ouverts au public en courant alternatif (CA) au-dessus de 3,7 kVA réservés aux véhicules électriques de catégorie L devraient être équipés, à des fins d'interopérabilité, d'au moins un socle de prise de courant tel que décrit plus haut.

La norme EN 15869-2 «Bateaux de navigation intérieure - Connexion au réseau électrique terrestre, courant triphasé de 400 V, 63 A maximum, 50 Hz - Partie 2 : unité terrestre, exigences de sécurité» a été adoptée par le CEN-CENELEC en décembre 2009 et publiée par la même organisation en février 2010. Cette norme contient des exigences en matière de sécurité électrique visant à prévenir les risques associés à l'établissement, l'utilisation et l'interruption d'une connexion au réseau électrique terrestre.

La norme EN ISO 17268 «Dispositifs de raccordement pour le ravitaillement des véhicules terrestres à hydrogène gazeux» a été adoptée par le CEN-CENELEC en juillet 2016 et publiée par la même organisation en novembre 2016. Cette norme définit les caractéristiques de conception, de sécurité et de fonctionnement des connecteurs pour le ravitaillement des véhicules terrestres à hydrogène gazeux, qui comportent un réceptacle et un bouchon de protection (montés sur le véhicule), ainsi qu'un embout.

⁷ Ares(2017)3592930

La norme EN ISO 20519 «Navires et technologie maritime - Spécification pour le soutage des navires fonctionnant au gaz naturel liquéfié» a été adoptée par le CEN-CENELEC et publiée par la même organisation en février 2017. Cette norme fixe les exigences applicables aux dispositifs de transfert pour le soutage de GNL et aux équipements utilisés pour le soutage de GNL dans le cas des navires non couverts par le code IGC⁸.

Le présent acte délégué complète les dispositions suivantes de la directive 2014/94/UE: article 4 et points 1.5 et 1.8 de l'annexe II; article 6 et point 3.1 de l'annexe II; et modifie le point 2.4 de l'annexe II de cette directive. Le présent acte délégué est adopté conformément à l'article 8 de la directive 2014/94/UE.

2. CONSULTATION AVANT L'ADOPTION DE L'ACTE

Le «groupe d'experts du forum pour des transports durables» a été consulté lors de la réunion du forum le 18 juillet 2017, et par courriel le 5 septembre 2017. Avant que le CEN-CENELEC adopte les normes visées dans l'acte délégué, il a effectué une enquête auprès de ses membres afin de recueillir leurs avis.

En 2015, à la suite de l'adoption de la directive 2014/94/UE, les membres du «groupe d'experts du forum pour des transports durables» et du «forum européen de la navigation durable» (États membres et parties prenantes) ont été informés à différents stades de l'avancement des travaux d'élaboration des normes à inclure dans l'acte délégué.

En outre, ces normes ont été présentées à l'atelier sur les infrastructures pour carburants alternatifs tenu à Bruxelles le 8 septembre 2017. Par ailleurs, la Commission a présenté les normes proposées, telles qu'élaborées par le CEN/CENELEC, à adopter et à inclure dans l'acte délégué, lors de différentes réunions et conférences.

3. ÉLÉMENTS JURIDIQUES DE L'ACTE DÉLÉGUÉ

Le présent acte délégué complète et modifie la directive 2014/94/UE conformément à l'article 8 de cette directive.

Un règlement est l'instrument juridique le plus approprié pour le présent acte délégué, car il n'implique pas de mesures nationales de transposition, assurant ainsi un degré plus élevé d'harmonisation et une entrée en vigueur plus rapide.

⁸ Recueil international de règles relatives à la construction et à l'équipement des navires transportant des gaz liquéfiés en vrac.

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) .../... DE LA COMMISSION

du 17.11.2017

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

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

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs⁹, et en particulier son article 4, paragraphe 14, son article 5, paragraphe 3 et son article 6, paragraphe 11,

considérant ce qui suit:

- (1) Les travaux de normalisation de la Commission visent à garantir que les spécifications techniques pour l'interopérabilité des points de recharge et de ravitaillement sont énoncées dans des normes européennes ou internationales en indiquant les spécifications techniques requises compte tenu des normes européennes existantes et des activités liées de normalisation internationale.
- (2) En application de l'article 10, paragraphe 1 du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil¹⁰, la Commission a demandé¹¹ au Comité européen de normalisation (CEN) et au Comité européen de normalisation électrotechnique (CENELEC) d'élaborer et d'adopter des normes européennes appropriées ou de modifier les normes européennes existantes en ce qui concerne: l'alimentation électrique pour les transports routiers, les transports maritimes et la navigation intérieure; l'alimentation en hydrogène pour les transports routiers; l'alimentation en gaz naturel, biométhane compris, pour les transports routiers, les transports maritimes et la navigation intérieure.

⁹ JO L 307 du 28.10.2014, p. 1.

¹⁰ 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).

¹¹ M/533 Décision d'exécution de la Commission C(2015) 1330 du 12.3.2015 relative à une demande de normalisation adressée aux organisations européennes de normalisation en vertu du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil en vue de l'élaboration de normes européennes applicables à l'infrastructure pour carburants alternatifs.

- (3) Les normes élaborées par le CEN et le CENELEC ont été acceptées par l'industrie européenne, afin de garantir la mobilité dans toute l'Union avec des véhicules et navires utilisant différents carburants.
- (4) Par lettre du 13 juillet 2017, le CEN et le CENELEC ont informé la Commission des normes à appliquer pour les points de recharge ouverts au public en courant alternatif (CA) réservés aux véhicules électriques de catégorie L.
- (5) La norme EN ISO 17268 «Dispositifs de raccordement pour le ravitaillement des véhicules terrestres à hydrogène gazeux» a été adoptée par le CEN et le CENELEC en juillet 2016 et publiée en novembre 2016.
- (6) La norme EN ISO 20519 «Navires et technologie maritime - Spécification pour le soutage des navires fonctionnant au gaz naturel liquéfié» a été adoptée par le CEN et le CENELEC et publiée en février 2017.
- (7) Auparavant, la norme EN 15869-2 «Bateaux de navigation intérieure - Connexion au réseau électrique terrestre, courant triphasé de 400 V, 63 A maximum, 50 Hz - Partie 2: unité terrestre, exigences de sécurité» a été adoptée en décembre 2009 et publiée en février 2010.
- (8) Le «groupe d'experts du forum pour des transports durables» a été consulté et a rendu un avis sur les normes qui font l'objet du présent acte délégué.
- (9) Il convient que la Commission complète et modifie la directive 2014/94/UE pour y intégrer les références aux normes européennes élaborées par le CEN et le CENELEC.
- (10) Cependant, lorsque de nouvelles spécifications techniques prévues à l'annexe II de la directive 2014/94/UE doivent être créées, mises à jour ou complétées au moyen d'actes délégués, une période de transition de 24 mois s'applique. Les dates de publication des normes ont été définies après discussion avec le CEN et le CENELEC et compte tenu de la date de disponibilité des nouveaux points de ravitaillement et de recharge prévue par la directive 2014/94/UE, de la maturité des technologies concernées et des travaux en cours des organismes internationaux de normalisation,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

Les points de recharge ouverts au public en courant alternatif (CA) jusqu'à 3,7 kVA réservés aux véhicules électriques de catégorie L sont équipés, à des fins d'interopérabilité, d'au moins un des dispositifs suivants:

- (a) socles de prise de courant ou connecteurs pour véhicule de type 3a tels que décrits dans la norme EN 62196-2 (pour charge en mode 3);
- (b) socles de prises de courant et connecteurs conformes à la norme IEC 60884 (pour charge en mode 1 ou 2).

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

Article 2

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

Article 3

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

Article 4

À l'annexe II de la directive 2014/94/UE, le point 2.4 est remplacé par le texte suivant:

«2.4. Les connecteurs de véhicules à moteur pour le ravitaillement en hydrogène gazeux sont conformes à la norme EN ISO 17268 «Dispositifs de raccordement pour le ravitaillement des véhicules terrestres à hydrogène gazeux».».

Article 5

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

Il s'applique à partir du [OP: prière d'insérer la date de 24 mois après la date d'entrée en vigueur].

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

Fait à Bruxelles, le 17.11.2017

*Par la Commission
au nom du Président,
Violeta BULC
Membre de la Commission*