



2021/0223(COD)

27.4.2022

AVIS

de la commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie

à l'intention de la commission des transports et du tourisme

sur la proposition de règlement du Parlement européen et du Conseil sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil (COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD))

Rapporteur pour avis: Michael Bloss

PA_Legam

JUSTIFICATION SUCCINCTE

Au cours de la décennie actuelle, tous les secteurs devront être transformés dans le but de respecter l'accord de Paris et de parvenir à limiter le réchauffement planétaire à 1,5 °C. Dans le secteur du transport, l'industrie automobile européenne doit adopter un rôle de chef de file mondial dans le domaine de l'électromobilité, tout en progressant vers un transfert modal durable, y compris par l'intermédiaire de la mobilité partagée, de transports publics améliorés et de la mobilité active, et notamment du cyclisme et de la marche. Le présent règlement doit permettre la réalisation de la transformation, contribuer à l'apparition de nouvelles possibilités pour les entreprises européennes et créer de nouveaux emplois.

Dans son rapport¹ sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C, le groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) avertit que, pour réaliser les objectifs de l'accord de Paris sur le climat, il est nécessaire de réduire les émissions de manière significative au cours de la décennie actuelle et que, si les actions menées à l'heure actuelle sont insuffisantes, il sera probablement impossible de compenser le déficit créé ultérieurement. Réduire les émissions liées aux carburants fossiles, qui sont responsables de plus de 75 % des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'Union européenne², est la priorité. Ces combustibles fossiles doivent être remplacés par un système à forte efficacité énergétique entièrement alimenté par des sources d'énergie renouvelables. Après 2030, les nouvelles voitures équipées d'un moteur à combustion interne n'auront plus leur place dans le secteur du transport. L'élimination de ce type de voitures sera possible grâce au déploiement rapide d'une infrastructure pour carburants alternatifs. Pour que cette transformation soit réussie, les utilisateurs de services d'électromobilité doivent avoir la possibilité de se rendre du nord de la Suède au sud de la Bulgarie, tout en prenant en considération les différents points de départ des États membres et des régions.

L'objectif du présent règlement est de mener à un accroissement important de l'électrification du transport routier. Il faut des années pour concevoir, planifier et concrétiser des projets d'infrastructure, qui restent opérationnels pendant des décennies. Par conséquent, il est essentiel de faire les bons choix aujourd'hui en appuyant les technologies les plus performantes et les plus durables, pour éviter de devoir délaissier des actifs et pour parvenir possiblement à la création de millions d'emplois de qualité dans le secteur automobile et de milliers de sociétés hautement innovantes au sein de l'industrie.

L'application du principe de primauté de l'efficacité énergétique doit être une priorité dans tout le système, y compris pour ce qui est de l'efficacité énergétique du puits à la roue de différentes technologies à émissions nulles. L'objectif est de maîtriser les coûts tout en offrant de nombreux avantages connexes, y compris une réduction des GES et de la dépendance à l'égard des importations, une meilleure qualité de l'air et davantage d'espace, en particulier dans les zones urbaines. L'efficacité de chaque nouveau projet d'infrastructure devrait être dûment évaluée en

¹ GIEC, 2018, «Réchauffement planétaire de 1,5 °C. Rapport spécial du GIEC sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels et les trajectoires associées d'émissions mondiales de gaz à effet de serre, dans le contexte du renforcement de la parade mondiale au changement climatique, du développement durable et de la lutte contre la pauvreté», V. Masson-Delmotte, P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, et T. Waterfield (éd.). Sous presse. <https://www.ipcc.ch/sr15/>

² Commission européenne, 17 septembre 2020, https://ec.europa.eu/commission/presscorner/detail/fr/ip_20_1599.

comparaison avec l'électrification et les options de transfert modal durable.

La mobilité accessible financièrement est une condition préalable à la participation active au sein de la société. La transformation du système de transport doit donc être accompagnée de la mise en place de solutions de transport abordables pour tous. Le rapporteur pour avis fait tout son possible pour faciliter au maximum la transition des citoyens vers des solutions de transport durables, et en particulier vers l'électromobilité, ainsi que pour protéger les citoyens face à la hausse des prix. Les consommateurs doivent être habilités à participer activement au système par l'intermédiaire de leurs choix en matière de transport et de ravitaillement. Les systèmes de recharge intelligente et de recharge bidirectionnelle, ainsi que la capacité de participation active de la demande, vont non seulement accroître l'efficacité mais également permettre aux citoyens d'obtenir une rémunération pour leurs choix.

Pour garantir une adoption rapide de l'électromobilité, il sera essentiel de veiller à ce que les recharges puissent se faire sans heurts en imposant l'installation de lecteurs de cartes de paiement sur les stations de recharge, d'assurer la transparence et la comparabilité des prix, ainsi que de garantir l'absence de discrimination entre les utilisateurs finals et les prestataires de services de mobilité. Les prix des carburants alternatifs doivent être facilement comparables et fournir des informations pertinentes à destination des consommateurs, telles que le prix par kWh pour une recharge électrique ad hoc.

La proposition de la Commission européenne est un bon début en vue de la fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement de stations de recharge pour véhicules utilitaires légers et lourds ouvertes au public. Cependant, votre rapporteur pour avis propose d'aller encore plus loin, pour garantir que les citoyens auront la possibilité de traverser tout le continent en véhicule électrique dès 2025.

L'hydrogène renouvelable est essentiel pour la transition. Cependant, étant donné que seule une quantité limitée de cette substance sera disponible au cours de la décennie actuelle, il est vital de la réserver aux secteurs les plus difficiles à décarboner. Il a déjà été établi que les batteries électriques sont la technologie la plus abordable pour les transports utilitaires légers et, selon les estimations de l'industrie, en 2030, quatre camions à émissions nulles sur cinq seront des camions électriques à batterie³. Les pôles de transport multimodaux devraient être équipés de stations de ravitaillement en hydrogène.

Les citoyens qui vivent dans des villes portuaires à travers l'Europe souffrent de la mauvaise qualité de l'air et du bruit provoqués par les bateaux de croisière et autres navires et ont donc demandé à leurs gouvernements d'interdire ou de dérouter ces embarcations. Dans le même temps, il existe des technologies qui permettent d'alimenter les navires en électricité, ainsi que des technologies destinées aux navires fonctionnant au carburant renouvelable et aux navires à batterie qui sont utilisés pour le transport, y compris sur les voies navigables intérieures. Votre rapporteur pour avis propose donc que tous les ports soient équipés de telles installations, dans le but d'accélérer le déploiement de nouvelles technologies plus durables.

De nombreuses études ont démontré que le GNL n'a qu'un avantage climatique marginal et la Banque mondiale a demandé⁴ explicitement aux régulateurs de ne pas appuyer l'utilisation du GNL dans le secteur maritime, y compris en tant que carburant de transition, en raison du risque

³ Clean Trucking Alliance 2021 (alliance pour un camionnage propre) <https://clean-trucking.eu/>.

⁴ D. Englert, A. Losos, C. Raucci, T. Smith, 2021, «The Role of LNG in the Transition Toward Low- and Zero-Carbon Shipping» («Le rôle du GNL dans la transition vers un transport maritime à émissions de carbone faibles et nulles»), Banque mondiale, Washington, DC. © Banque mondiale. Licence: CC BY 3.0 IGO. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/35437>

d'actifs délaissés. Aujourd'hui déjà, certaines entreprises abandonnent des projets liés au GNL (Cork terminal et Wilhelmshaven, par exemple) et décident plutôt d'investir en vue de devenir des pôles d'hydrogène renouvelable.

Dans les aéroports, les services énergétiques offerts aux avions et l'assistance en escale doivent être électrifiés. Le fait que la Commission a pris conscience du potentiel de la production d'énergie renouvelable sur site est une évolution positive. Cependant, nous devons aller plus loin. Pour réaliser les objectifs climatiques qui ont été fixés, il est essentiel qu'au fil du temps une part de plus en plus importante de l'électricité nécessaire à la mobilité provienne de sources d'énergie renouvelables additionnelles. Pour récolter les avantages climatiques, le kérosène et les autres carburants de synthèse doivent être fondés sur des sources d'énergie renouvelables et sur le captage direct du CO₂ dans l'air. C'est pourquoi votre rapporteur pour avis propose les amendements suivants:

AMENDEMENTS

La commission de l'industrie, de la recherche et de l'énergie invite la commission des transports et du tourisme, compétente au fond, à prendre en considération les amendements suivants:

Amendement 1

Proposition de règlement

Considérant 1

Texte proposé par la Commission

(1) La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil⁴³ a établi un cadre pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La communication de la Commission sur l'application de cette directive⁴⁴ met en évidence le développement inégal des infrastructures de recharge et de ravitaillement dans l'Union et le manque d'interopérabilité et de convivialité. Elle fait apparaître que l'absence d'une méthode commune claire pour la fixation des objectifs chiffrés et l'adoption de mesures au titre des cadres d'action nationaux requis par la directive 2014/94/UE a conduit à une situation dans laquelle le niveau d'ambition en ce qui concerne la fixation des objectifs chiffrés et les politiques de soutien varie fortement d'un État membre à l'autre.

Amendement

(1) ***Le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs est un élément déterminant pour la transition vers un système de transport à émissions nulles, à haut rendement énergétique et entièrement basé sur les énergies renouvelables en Europe, conformément à l'objectif de neutralité climatique de l'Union et à l'objectif de 1,5°C de Paris. Un tel déploiement devrait être rapide, étant donné que dans son rapport sur un réchauffement planétaire de 1,5°C^{42 bis}, le GIEC avertit qu'il est nécessaire de réduire les émissions de manière significative au cours de la décennie actuelle et que, si les actions menées à l'heure actuelle sont insuffisantes, il sera probablement impossible de compenser le déficit créé ultérieurement. Le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs joue également un rôle dans la réalisation de l'ambition zéro pollution de l'Union; aujourd'hui, les véhicules à moteur à combustion sont responsables de plus des deux tiers de toutes les émissions de NOx et représentent une part importante des émissions totales d'autres polluants en Europe.*** La directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil⁴³ a établi un cadre pour le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs. La communication de la Commission sur l'application de cette directive⁴⁴ met en

évidence le développement inégal des infrastructures de recharge et de ravitaillement dans l'Union et le manque d'interopérabilité et de convivialité. Elle fait apparaître que l'absence d'une méthode commune claire pour la fixation des objectifs chiffrés et l'adoption de mesures au titre des cadres d'action nationaux requis par la directive 2014/94/UE a conduit à une situation dans laquelle le niveau d'ambition en ce qui concerne la fixation des objectifs chiffrés et les politiques de soutien varie fortement d'un État membre à l'autre.

^{42 bis} *GIEC, 2018, «Réchauffement planétaire de 1,5 °C. Rapport spécial du GIEC sur les conséquences d'un réchauffement planétaire de 1,5 °C par rapport aux niveaux préindustriels et les trajectoires associées d'émissions mondiales de gaz à effet de serre, dans le contexte du renforcement de la parade mondiale au changement climatique, du développement durable et de la lutte contre la pauvreté», V. Masson-Delmotte, P. Zhai, H.-O. Pörtner, D. Roberts, J. Skea, P.R. Shukla, A. Pirani, W. Moufouma-Okia, C. Péan, R. Pidcock, S. Connors, J.B.R. Matthews, Y. Chen, X. Zhou, M.I. Gomis, E. Lonnoy, T. Maycock, M. Tignor, et T. Waterfield (éd.). Sous presse. <https://www.ipcc.ch/sr15/>*

⁴³ 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).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

⁴³ 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).

⁴⁴ COM(2020) 789 final.

Amendement 2

Proposition de règlement Considérant 2

Texte proposé par la Commission

(2) Divers instruments du droit de l'Union fixent déjà des objectifs chiffrés pour les carburants renouvelables. La directive 2018/2001/UE du Parlement européen et du Conseil⁴⁵ a notamment fixé ***l'objectif d'une part de marché de 14 % d'énergies*** renouvelables dans les carburants destinés aux transports.

⁴⁵ 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).

Amendement

(2) Divers instruments du droit de l'Union fixent déjà des objectifs chiffrés pour les carburants renouvelables. La directive 2018/2001/UE du Parlement européen et du Conseil⁴⁵ a notamment fixé ***un objectif de part de marché pour les énergies*** renouvelables dans les carburants destinés aux transports.

⁴⁵ 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).

Amendement 3

Proposition de règlement Considérant 3

Texte proposé par la Commission

(3) Le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil⁴⁶ et le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil⁴⁷ établissent déjà des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs ainsi que pour certains véhicules utilitaires lourds. Ces instruments devraient accélérer l'adoption, ***en particulier, des*** véhicules à émissions nulles et créer ainsi une demande d'infrastructures de recharge et de ravitaillement.

⁴⁶ 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

Amendement

(3) Le règlement (UE) 2019/631 du Parlement européen et du Conseil⁴⁶ et le règlement (UE) 2019/1242 du Parlement européen et du Conseil⁴⁷ établissent déjà des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs ainsi que pour certains véhicules utilitaires lourds. Ces instruments devraient accélérer l'adoption ***de*** véhicules à émissions nulles ***et à faibles émissions*** et créer ainsi une demande d'infrastructures de recharge et de ravitaillement.

⁴⁶ 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).

⁴⁷ 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).

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).

⁴⁷ 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).

Amendement 4

Proposition de règlement Considérant 4

Texte proposé par la Commission

(4) Les initiatives ReFuelEU Aviation⁴⁸ et FuelEU Maritime⁴⁹ devraient stimuler la production et l'utilisation de carburants alternatifs durables dans les transports aériens et maritimes. Si les exigences en matière d'utilisation de carburants durables d'aviation peuvent s'appuyer dans une large mesure sur l'infrastructure de ravitaillement existante, des investissements sont nécessaires pour la fourniture d'électricité **aux** aéronefs en stationnement. L'initiative FuelEU Maritime fixe des exigences, notamment en ce qui concerne l'utilisation de l'alimentation électrique à quai, qui ne peuvent être satisfaites que si un niveau adéquat d'alimentation électrique à quai est déployé dans les ports **du RTE-T**. Toutefois, ces initiatives ne comportent pas de dispositions relatives à l'infrastructure requise pour les carburants, qui est une condition préalable à la réalisation des objectifs poursuivis.

Amendement

(4) Les initiatives ReFuelEU Aviation⁴⁸ et FuelEU Maritime⁴⁹ 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 **dans les aéroports qui sera utilisée pour les aéronefs en stationnement, ainsi que d'autres équipements électriques**. L'initiative FuelEU Maritime fixe des exigences, notamment en ce qui concerne l'utilisation de l'alimentation électrique à quai, qui ne peuvent être satisfaites que si un niveau adéquat d'alimentation électrique à quai est déployé dans les ports. **Lorsque des technologies en vue de navires fonctionnant à l'hydrogène et à l'ammoniac sont mises au point, des infrastructures de ravitaillement connexes**

sont nécessaires. Toutefois, ces initiatives ne comportent pas de dispositions relatives à l'infrastructure requise pour les carburants, qui est une condition préalable à la réalisation des objectifs poursuivis. ***En outre, une attention particulière devrait être accordée dans tous les ports de l'Union à l'infrastructure pour le soutage de carburants renouvelables afin d'accélérer la décarbonation dans le secteur maritime.***

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

⁴⁸ COM(2021) 561.

⁴⁹ COM(2021) 562.

Amendement 5

Proposition de règlement Considérant 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(4 bis) Afin de garantir un cadre législatif cohérent pour l'utilisation et le déploiement de carburants alternatifs, le présent règlement est harmonisé avec les règlements ReFuelEU Aviation et FuelEU Maritime, la révision du règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les voitures particulières neuves et pour les véhicules utilitaires légers neufs, le règlement établissant des normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires lourds et ses révisions à venir et la révision de la directive 2033/96/CE (directive sur la taxation de l'énergie).

Amendement 6

Proposition de règlement Considérant 5

(5) Par conséquent, tous les modes de transport devraient être traités dans un instrument unique englobant toute une gamme de carburants alternatifs. L'utilisation de technologies de propulsion à émissions nulles se situe à des stades de maturité différents en fonction des modes de transport. En particulier, dans le secteur routier, les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables sont en plein essor. Les véhicules routiers à pile à hydrogène sont également disponibles sur le marché. En outre, de petits navires électriques à batterie ou propulsés à l'hydrogène, **ainsi que** des trains à pile à hydrogène, sont actuellement déployés dans le cadre de différents projets et d'opérations commerciales initiales, un déploiement commercial à grande échelle étant prévu dans les prochaines années. En revanche, les secteurs de l'aviation et du transport par voie d'eau restent tributaires des carburants liquides et gazeux, car **les solutions de propulsion à faibles émissions et à émissions nulles ne devraient arriver sur le marché que vers 2030, et plus tard encore pour le secteur de l'aviation, la phase de commercialisation à grande échelle tardant à venir**. L'utilisation de carburants fossiles gazeux ou liquides n'est possible que si elle s'inscrit clairement dans une trajectoire de décarbonation conforme à l'objectif à long terme de neutralité climatique de l'Union, supposant un recours croissant aux mélanges de carburants fossiles et de carburants renouvelables, **tels que le biométhane, les biocarburants avancés ou les carburants gazeux et liquides de synthèse renouvelables et bas carbone, ou au remplacement des premiers par les seconds**.

(5) Par conséquent, tous les modes de transport devraient être traités dans un instrument unique englobant toute une gamme de carburants alternatifs **et prenant en considération le développement de leur part de marché compte dûment tenu de leur accessibilité financière**. L'utilisation de technologies de propulsion à émissions nulles **et de carburants alternatifs** se situe à des stades de maturité différents en fonction des modes de transport **ainsi que des États membres et des régions**. En particulier, dans le secteur routier, les véhicules électriques à batterie et les véhicules hybrides rechargeables sont en plein essor **et il convient donc de fixer des objectifs plus ambitieux pour cette technologie arrivée à maturité**. Les véhicules routiers à pile à hydrogène sont également disponibles sur le marché. En outre, de petits navires électriques à batterie ou propulsés à l'hydrogène, des trains à pile à hydrogène **ainsi que des véhicules électriques solaires** sont actuellement déployés dans le cadre de différents projets et d'opérations commerciales initiales, un déploiement commercial à grande échelle étant prévu dans les prochaines années. En revanche, les secteurs de l'aviation et du transport par voie d'eau restent tributaires des carburants liquides et gazeux, car **le marché ne propose pas encore de solutions de propulsion à faibles émissions et à émissions nulles**. L'utilisation de carburants fossiles gazeux ou liquides n'est possible que si elle s'inscrit clairement dans une trajectoire de décarbonation conforme à l'objectif à long terme de neutralité climatique de l'Union, supposant un recours croissant aux mélanges de carburants fossiles et de carburants renouvelables ou **le remplacement des premiers par les seconds dès que possible**.

Amendement 7

Proposition de règlement Considérant 5 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(5 bis) Il est donc important que ces technologies nécessaires à la réalisation de l'objectif de neutralité climatique respectent les principes généraux de neutralité technologique et de primauté de l'efficacité énergétique, attendu que certaines des technologies qui seront nécessaires dans un avenir proche nécessitent encore des investissements de recherche et de développement; dans le même temps, la mise en concurrence sur le marché des différentes technologies alternatives doit être préservée, compte dûment tenu de l'accessibilité financière et de la diversité des situations de départ d'un État membre à l'autre.

Amendement 8

Proposition de règlement Considérant 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

(6) Ces biocarburants et carburants de synthèse, qui remplacent le diesel, l'essence et le carburant d'aviation, peuvent être produits à partir de différentes matières premières et peuvent être mélangés aux carburants fossiles dans des proportions très élevées. Ils peuvent, sur le plan technique, être utilisés dans les technologies de véhicules actuelles moyennant des adaptations mineures. Le méthanol renouvelable peut également être utilisé en navigation intérieure et dans les transports maritimes à courte distance. Les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques peuvent contribuer à réduire l'utilisation des carburants fossiles dans l'approvisionnement en énergie des

(6) Ces biocarburants, ***y compris les biocarburants avancés*** et carburants de synthèse, qui remplacent le diesel, l'essence et le carburant d'aviation, peuvent être produits à partir de différentes matières premières et peuvent être mélangés aux carburants fossiles dans des proportions très élevées. Ils peuvent, sur le plan technique, être utilisés dans les technologies de véhicules actuelles moyennant des adaptations mineures ***ou sans aucune adaptation. Il est avéré que les carburants gazeux renouvelables et le bioGNL sont utilisables dans le transport routier lourd.*** Le méthanol renouvelable peut également être utilisé en navigation intérieure et dans les transports maritimes à

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.

courte distance ***et il convient de tenir compte du potentiel du biogaz.*** Les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques peuvent contribuer à réduire l'utilisation des carburants fossiles dans l'approvisionnement en énergie des transports. Tous ces carburants peuvent être distribués, entreposés et utilisés dans le cadre de l'infrastructure existante ou, le cas échéant, avec des infrastructures du même type.

Amendement 9

Proposition de règlement Considérant 7

Texte proposé par la Commission

(7) Le GNL va probablement conserver sa place dans le transport maritime, où il n'existe actuellement aucune technologie de propulsion à émissions nulles qui soit économiquement viable. Selon la communication sur la stratégie de mobilité durable et intelligente, les navires de mer à émissions nulles seront prêts à être commercialisés d'ici 2030. La reconversion de la flotte devrait se faire progressivement en raison de la longue durée de vie des navires. ***Contrairement au transport maritime, dans le cas de la navigation intérieure,*** où les bateaux sont généralement plus petits et les distances plus courtes, les technologies de propulsion à émissions nulles, comme l'hydrogène et l'électricité, devraient pénétrer plus rapidement sur les marchés. Le GNL ne devrait plus jouer un rôle important dans ce secteur. La décarbonation par mélange ou par remplacement des carburants destinés aux transports tels que le GNL doit aller croissant, en utilisant, par exemple, du biométhane liquéfié (bioGNL) ou des carburants gazeux de synthèse renouvelables et bas carbone. Ces carburants décarbonés peuvent être utilisés dans les mêmes infrastructures que les

Amendement

(7) Le GNL va probablement conserver sa place dans le transport maritime, où il n'existe actuellement aucune technologie de propulsion à émissions nulles qui soit économiquement viable. Selon la communication sur la stratégie de mobilité durable et intelligente, les navires de mer à émissions nulles seront prêts à être commercialisés d'ici 2030. La reconversion de la flotte devrait se faire progressivement en raison de la longue durée de vie des navires. ***Dans le cas du transport maritime intérieur,*** où les bateaux sont généralement plus petits et les distances plus courtes, les technologies de propulsion à émissions nulles, comme l'hydrogène et l'électricité, ***arrivent à maturité et*** devraient pénétrer plus rapidement sur les marchés. Le GNL ne devrait plus jouer un rôle important dans ce secteur. La décarbonation par mélange ou par remplacement des carburants destinés aux transports tels que le GNL doit aller croissant, en utilisant, par exemple, du biométhane liquéfié (bioGNL) 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.

carburants gazeux fossiles, permettant ainsi une transition progressive vers les carburants décarbonés.

Amendement 10

Proposition de règlement Considérant 9

Texte proposé par la Commission

(9) Le déploiement d'infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules utilitaires légers électriques est inégal dans l'Union. La persistance d'une répartition inégale compromettrait l'adoption de ces véhicules, limitant ainsi la connectivité à travers l'Union. Laisser les ambitions et les approches stratégiques nationales diverger ne permettra pas de créer la sécurité à long terme nécessaire à un investissement commercial substantiel. Il convient donc de fixer des objectifs minimaux contraignants au niveau national pour fournir aux États membres des orientations stratégiques et compléter les cadres d'action nationaux. Cette approche devrait combiner des objectifs nationaux fondés sur la flotte et des objectifs fondés sur la distance pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T). Les objectifs nationaux fondés sur la flotte devraient garantir que l'adoption des véhicules dans chaque État membre s'accompagne du déploiement d'un nombre suffisant d'infrastructures de recharge ouvertes au public. Les objectifs fondés sur la distance pour le réseau RTE-T devraient garantir une couverture totale des points de recharge électrique le long des principaux réseaux routiers de l'Union et permettre ainsi des déplacements aisés et fluides dans toute l'Union.

Amendement

(9) Le déploiement d'infrastructures de recharge ouvertes au public pour les véhicules utilitaires légers électriques est inégal dans l'Union ***et dans les régions***. La persistance d'une répartition inégale compromettrait l'adoption de ces véhicules, limitant ainsi la connectivité à travers l'Union. Laisser les ambitions et les approches stratégiques nationales diverger ne permettra pas de créer la sécurité à long terme nécessaire à un investissement commercial substantiel. Il convient donc de fixer des objectifs minimaux contraignants au niveau national pour fournir aux États membres des orientations stratégiques et compléter les cadres d'action nationaux. Cette approche devrait combiner des objectifs nationaux fondés sur la flotte et des objectifs fondés sur la distance pour le réseau transeuropéen de transport (RTE-T), ***ainsi qu'une approche fondée sur le rayon***. Les objectifs nationaux fondés sur la flotte devraient garantir que l'adoption des véhicules dans chaque État membre s'accompagne du déploiement d'un nombre suffisant d'infrastructures de recharge ouvertes au public. Les objectifs fondés sur la distance pour le réseau RTE-T devraient garantir une couverture totale des points de recharge électrique le long des principaux réseaux routiers de l'Union et permettre ainsi des déplacements aisés et fluides dans toute l'Union. ***Ces objectifs seront complétés par des infrastructures de recharge supplémentaires dans toutes les régions afin de garantir un déploiement uniforme sur tout le***

territoire, qui favorise le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs dans les réseaux à différents niveaux, y compris dans les zones faiblement peuplées. L'approche fondée sur le rayon devrait permettre de répondre à la situation spécifique des zones urbaines et des zones présentant une densité de population relativement élevée et une part de marché des véhicules électriques élevée, d'un côté, et à celle des zones faiblement peuplées, de l'autre. Une fois que les véhicules électriques auront atteint un niveau de pénétration suffisant, il conviendra que le marché s'autorégule.

Amendement 11

Proposition de règlement Considérant 9 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 bis) Si l'importance des investissements privés et du déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs porté par le marché est avérée, il convient que les États membres, qui ne disposent pas des mécanismes incitatifs appropriés, prennent toutes les mesures nécessaires pour répondre à leurs situations de départ variées lorsqu'ils cherchent à promouvoir des modes de transport durables. Il convient d'accorder une attention particulière aux autorités municipales ou régionales, qui peuvent faciliter l'adoption de véhicules utilisant des carburants alternatifs grâce à des incitations fiscales, des marchés publics ou des réglementations locales en matière de circulation spécifiques. Les investissements publics et une plus grande flexibilité dans les règles en matière d'aides d'État sont encouragés lorsque cela est nécessaire afin de garantir l'uniformité de la répartition dans toutes les régions, en particulier dans les zones faiblement peuplées, jusqu'à la

constitution d'un marché pleinement concurrentiel.

Amendement 12

Proposition de règlement Considérant 9 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(9 ter) Les exploitants non commerciaux, à l'origine d'initiatives venues du terrain, tels que les propriétaires de points de recharge privés qui rendent ces points accessibles au public gratuitement ou en échange d'une contribution financière discrétionnaire, seuls ou dans le cadre d'un réseau de pair à pair, jouent un rôle important dans la transition économe en ressources vers une mobilité à émissions nulles, en particulier dans les zones faiblement peuplées; bien qu'ils ne soient pas pris en compte en vue de la réalisation des objectifs fixés par le présent règlement, les systèmes de recharge non commerciaux devraient être encouragés par les États membres, de même que les exigences découlant des objectifs définis dans la directive sur la performance énergétique des bâtiments^{1 bis}.

^{1 bis} Directive du Parlement européen et du Conseil sur la performance énergétique des bâtiments (refonte).

Amendement 13

Proposition de règlement Considérant 10

Texte proposé par la Commission

Amendement

(10) Les objectifs nationaux fondés sur la flotte devraient être définis sur la base du nombre total de véhicules électriques

(10) Les objectifs nationaux fondés sur la flotte devraient être définis sur la base du nombre total de véhicules électriques

immatriculés dans l'État membre concerné, selon une méthode commune qui tienne compte des progrès technologiques tels que l'augmentation de l'autonomie des véhicules électriques ou la pénétration croissante sur le marché des points de recharge rapide, qui permettent de recharger un plus grand nombre de véhicules par point de recharge que les points de recharge normaux. La méthode doit également tenir compte des différents modes de recharge des véhicules électriques à batterie et des véhicules hybrides rechargeables. Une méthode qui définit les objectifs nationaux fondés sur la flotte en prenant comme référence la puissance de sortie maximale totale de l'infrastructure de recharge ouverte au public devrait offrir une certaine marge de manœuvre pour permettre la mise en place de différentes technologies de recharge dans les États membres.

immatriculés dans l'État membre concerné, selon une méthode commune qui tienne compte des progrès technologiques tels que l'augmentation de l'autonomie des véhicules électriques ou la pénétration croissante sur le marché des points de recharge rapide, qui permettent de recharger un plus grand nombre de véhicules par point de recharge que les points de recharge normaux. La méthode doit également tenir compte des **objectifs en matière d'intégration du système et d'intégration des énergies renouvelables, y compris des coûts et avantages liés, qui sont atteints au moyen de points de recharge intelligents et bidirectionnels, ainsi que des différents modes de recharge des véhicules électriques à batterie et des véhicules hybrides rechargeables.** Une méthode qui définit les objectifs nationaux fondés sur la flotte en prenant comme référence la puissance de sortie maximale totale de l'infrastructure de recharge ouverte au public devrait offrir une certaine marge de manœuvre pour permettre la mise en place de différentes technologies de recharge dans les États membres, **en particulier compte tenu des différences en matière de géographie, de densité démographique et de parts de marché des véhicules électriques entre les États membres.**

Amendement 14

Proposition de règlement Considérant 11

Texte proposé par la Commission

(11) La mise en œuvre dans les États membres devrait garantir l'installation d'un nombre suffisant de points de recharge ouverts au public, en particulier dans les stations de transport public, telles que les terminaux portuaires de passagers, les aéroports ou les gares. Un nombre suffisant de points de recharge rapide ouverts au

Amendement

(11) La mise en œuvre dans les États membres devrait garantir l'installation d'un nombre suffisant de points de recharge ouverts au public, en particulier dans les stations de transport public, telles que les terminaux portuaires de passagers, les aéroports ou les gares, **et encourager les déplacements multimodaux.** Un nombre

public et réservés aux véhicules utilitaires légers devrait également être déployé pour améliorer le confort des consommateurs, en particulier sur le réseau RTE-T, afin de garantir une connectivité transfrontalière totale et de permettre aux véhicules électriques de circuler dans toute l'Union.

suffisant de points de recharge rapide ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires légers devrait également être déployé pour améliorer le confort des consommateurs, en particulier sur le réseau RTE-T ***et dans les zones urbaines***, afin de garantir une connectivité transfrontalière totale et de permettre aux véhicules électriques de circuler dans toute l'Union.

Amendement 15

Proposition de règlement Considérant 13

Texte proposé par la Commission

(13) Les véhicules utilitaires lourds électriques ont besoin d'une infrastructure de recharge sensiblement différente de celle des véhicules utilitaires légers. Cependant, à l'heure actuelle, il n'existe pratiquement aucune infrastructure ouverte au public destinée aux véhicules utilitaires lourds électriques dans l'Union. Une approche combinée associant des objectifs fondés sur la distance le long du réseau RTE-T, des objectifs pour les infrastructures de recharge de nuit et des objectifs pour les nœuds urbains devrait permettre de garantir une couverture suffisante en infrastructures ouvertes au public pour les véhicules utilitaires lourds électriques dans l'ensemble de l'Union afin d'accompagner l'adoption attendue des véhicules utilitaires lourds électriques à batterie par le marché.

Amendement

(13) Les véhicules utilitaires lourds électriques ont besoin d'une infrastructure de recharge sensiblement différente de celle des véhicules utilitaires légers. Cependant, à l'heure actuelle, il n'existe pratiquement aucune infrastructure ouverte au public destinée aux véhicules utilitaires lourds électriques dans l'Union ***et une accélération du déploiement d'une telle infrastructure est donc nécessaire***. Une approche combinée associant des objectifs fondés sur la distance le long du réseau RTE-T, des objectifs pour les infrastructures de recharge de nuit et des objectifs pour les nœuds urbains devrait permettre de garantir une couverture suffisante en infrastructures ouvertes au public pour les véhicules utilitaires lourds électriques dans l'ensemble de l'Union afin d'accompagner l'adoption attendue des véhicules utilitaires lourds électriques à batterie par le marché.

Amendement 16

Proposition de règlement Considérant 14

Texte proposé par la Commission

(14) Un nombre suffisant de points de recharge rapide ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds devrait également être déployé le long du réseau RTE-T afin de garantir une connectivité totale dans toute l'Union. Cette infrastructure devrait être dotée d'une puissance de sortie suffisante pour permettre la recharge du véhicule pendant le temps de pause légal du conducteur. En plus des points de recharge rapide le long du réseau, les véhicules utilitaires lourds devraient également pouvoir utiliser des infrastructures de recharge ouvertes au public pour la recharge de nuit le long du réseau de transport principal, ***afin de soutenir spécifiquement l'électrification du*** secteur du transport à longue distance.

Amendement

(14) Un nombre suffisant de points de recharge rapide ouverts au public et réservés aux véhicules utilitaires lourds devrait également être déployé le long du réseau RTE-T afin de garantir une connectivité totale dans toute l'Union. Cette infrastructure devrait être dotée d'une puissance de sortie suffisante pour permettre la recharge du véhicule pendant le temps de pause légal du conducteur. En plus des points de recharge rapide le long du réseau, les véhicules utilitaires lourds devraient également pouvoir utiliser des infrastructures de recharge ouvertes au public pour la recharge de nuit le long du réseau de transport principal, ***car il s'agit d'une manière de décarboner le*** secteur du transport à longue distance.

Amendement 17

**Proposition de règlement
Considérant 14 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 bis) Les États membres devraient avoir la possibilité de déployer des infrastructures de recharge dynamiques, telles que des technologies de recharge par induction sans contact ou des lignes aériennes. Lorsque ces infrastructures de recharge sont également équipées de stations de recharge visées dans le présent règlement, il devrait être possible de les prendre en considération en vue de la réalisation des objectifs fixés pour les véhicules utilitaires légers à l'article 3 ou des objectifs relatifs aux infrastructures de recharge pour les véhicules utilitaires lourds fixés à l'article 4, respectivement. Les États membres veillent à ce que, en cas d'utilisation d'une infrastructure de recharge dynamique, les objectifs

généraux de l'infrastructure de recharge stationnaire fixés aux articles 3 et 4 du présent règlement soient atteints dans la même mesure.

Amendement 18

Proposition de règlement Considérant 14 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(14 ter) *La trajectoire vers une mobilité à émissions nulles exige que l'infrastructure rende les déplacements des conducteurs de véhicules à émissions nulles et à faibles émissions aussi simples que ceux des conducteurs de voitures à moteur à combustion. Un réseau paneuropéen dense de stations de recharge doit donc être déployé rapidement.*

Amendement 19

Proposition de règlement Considérant 20

Texte proposé par la Commission

Amendement

(20) *Les systèmes intelligents de mesure, tels qu'ils sont définis dans la directive (UE) 2019/944 du Parlement européen et du Conseil⁵², permettent de produire des données en temps réel, ce qui est nécessaire pour assurer la stabilité du réseau et encourager une utilisation rationnelle des services de recharge. En fournissant une mesure de la consommation d'énergie en temps réel et des informations précises et transparentes sur le coût, ils encouragent, en combinaison avec des points de recharge intelligents, la recharge à des moments où la demande générale d'électricité est faible et où les prix de l'énergie sont bas.*

(20) *Les points de recharge intelligents et bidirectionnels permettent, respectivement, la recharge à des moments où la demande générale d'électricité est faible et où les prix de l'énergie sont bas et la fourniture de services de réseaux par les utilisateurs de véhicules électriques, ainsi que la rémunération de ces derniers, grâce à la recharge de véhicule à réseau. Cela nécessite de fournir des informations en temps réel sur l'électricité, ainsi que des informations précises et transparentes sur le coût. L'utilisation des points de recharge intelligents et bidirectionnels peut optimiser la recharge, offrant ainsi des avantages pour le système électrique et*

L'utilisation *des systèmes intelligents de mesure en combinaison avec* des points de recharge intelligents peut optimiser la recharge, offrant ainsi des avantages pour le système électrique et pour l'utilisateur final. Les États membres devraient encourager l'utilisation de systèmes intelligents *de mesure* pour la recharge des véhicules électriques dans les stations de recharge ouvertes au public, lorsque cela est techniquement réalisable et économiquement rationnel, *et veiller* à ce que ces systèmes soient conformes aux exigences énoncées à l'article 20 de la directive (UE) 2019/444.

pour l'utilisateur final. Les États membres devraient encourager l'utilisation de systèmes *de recharge intelligents et bidirectionnels* pour la recharge des véhicules électriques dans *toutes* les stations de recharge ouvertes au public, lorsque cela est techniquement réalisable et économiquement rationnel. *Lorsque ces stations de recharge sont aussi équipées de compteurs intelligents, les États membres veilleront* à ce que ces systèmes soient conformes aux exigences énoncées à l'article 20 de la directive (UE) 2019/944. *Il convient que tout traitement, recueil ou stockage de données à caractère personnel et de données relatives au véhicule qui se rapportent aux données à caractère personnel de l'utilisateur final soit conforme au [règlement général sur la protection des données].*

⁵² 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).

⁵² 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).

Amendement 20

Proposition de règlement Considérant 21

Texte proposé par la Commission

(21) Face à l'augmentation du nombre de véhicules électriques dans les transports routiers, ferroviaires, maritimes et autres, les opérations de recharge devront être optimisées et gérées de manière à ne pas provoquer de congestion et à tirer pleinement parti de la disponibilité d'électricité renouvelable et des faibles prix de l'électricité dans le système. La recharge intelligente, en particulier, peut faciliter l'intégration plus poussée des véhicules électriques dans le système

Amendement

(21) Face à l'augmentation du nombre de véhicules électriques dans les transports routiers, ferroviaires, maritimes et autres, les opérations de recharge devront être optimisées et gérées de manière à ne pas provoquer de congestion et à tirer pleinement parti de la disponibilité d'électricité renouvelable et des faibles prix de l'électricité dans le système. La recharge intelligente, en particulier, peut faciliter l'intégration plus poussée des véhicules électriques dans le système

électrique, car elle permet une participation active de la demande par agrégation et par réaction au prix. L'intégration du système peut également être facilitée par la recharge bidirectionnelle (de véhicule à réseau). Tous les points de recharge normaux *où les véhicules sont généralement stationnés pendant une plus longue période* devraient donc permettre la recharge intelligente.

électrique, car elle permet une participation active de la demande par agrégation et par réaction au prix. ***Il devrait être possible de procéder à une recharge intelligente à une vitesse normale ainsi qu'au cours d'une recharge rapide par l'intermédiaire d'une réponse à des signaux de prix dynamiques ou d'une optimisation de la circulation de l'énergie.*** L'intégration du système peut également être facilitée par la recharge bidirectionnelle (de véhicule à réseau). Tous les points de recharge normaux devraient donc permettre la recharge intelligente.

Amendement 21

Proposition de règlement Considérant 21 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(21 bis) La possibilité d'une recharge bidirectionnelle dans les infrastructures privées et publiques peut inciter les personnes à acheter des véhicules électriques, car ceux-ci peuvent alors servir à la fois à la mobilité et au stockage de l'énergie. Par conséquent, il convient d'encourager les mesures incitatives visant à ce qu'un nombre suffisant de stations de recharge privées et publiques permettent une recharge intelligente et bidirectionnelle.

Amendement 22

Proposition de règlement Considérant 21 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(21 ter) Pour garantir que l'évolution rapide vers l'électromobilité se déroule de manière durable, l'Union devrait adopter un rôle de chef de file

mondial dans le domaine des produits, des technologies, des services et des innovations durables, en particulier pour ce qui est de la mise au point d'une chaîne de valeur circulaire, socialement juste, écologiquement responsable et durable pour les batteries, ce qui comprend la sécurité de l'emploi et la durabilité dans la transition vers des secteurs routier, maritime et aérien à émissions nulles et à faibles émissions.

Amendement 23

Proposition de règlement Considérant 21 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(21 quater) Les avantages des véhicules à émissions nulles et à faibles émissions en matière d'atténuation du changement climatique sont maximisés lorsque l'électricité et le carburant utilisés par ces véhicules sont produits à partir d'énergies renouvelables. Alors que la directive 2018/2001/UE du Parlement européen et du Conseil accélère le déploiement des énergies renouvelables, le présent règlement crée directement une demande pour ces énergies dans le secteur des transports en exigeant que l'électricité, l'hydrogène, le méthanol ou l'ammoniac fournis aux véhicules, aux aéronefs et aux navires proviennent d'énergies renouvelables, éventuellement produites sur place, et que certains carburants soient produits à partir de CO₂ issu d'un captage direct dans l'air. Il crée aussi indirectement une demande d'électricité renouvelable en sensibilisant les consommateurs par l'obligation faite aux exploitants de points de recharge d'indiquer la teneur en énergie renouvelable de l'électricité fournie dans le cadre de leur contrat avec un fournisseur d'électricité, dans la mesure où les dispositions prévues à l'annexe I,

point 5, de la directive 2019/944 l'exigent.

Amendement 24

Proposition de règlement Considérant 23 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(23 bis) De nombreuses sources de financement sont à la disposition des États membres pour appuyer le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, en particulier la facilité pour la reprise et la résilience établie par le règlement (UE) 2021/241¹ bis, l'instrument d'appui technique de la Commission établi par le règlement (UE) 2021/240¹ ter, le mécanisme pour l'interconnexion en Europe établi par le règlement (UE) 2021/1153¹ quater, le mécanisme pour les carburants alternatifs établi par le règlement 2022/xxx¹ quinquies, ainsi que les partenariats et missions dans le cadre de Horizon Europe, et plus précisément la mission proposée pour des villes neutres pour le climat et intelligentes, dont le but est de rendre 100 villes neutres sur le plan climatique d'ici 2030. En outre, le Fonds européen de développement régional et le Fonds de cohésion, établis par le règlement (UE) 2021/1058¹ sexies, sont disponibles pour appuyer les investissements dans la recherche, l'innovation et le déploiement, en particulier dans les États membres et les régions les moins développés. Le programme InvestEU, quant à lui, peut, par l'intermédiaire de son volet «infrastructures durables», stimuler l'investissement à l'épreuve du temps dans toute l'Union européenne, aider à mobiliser l'investissement privé et offrir des services consultatifs aux promoteurs et aux gestionnaires de projets qui travaillent dans le secteur des

infrastructures durables et des actifs mobiles. Le Fonds pour une transition juste [1] peut encourager la mobilité locale intelligente et durable, y compris en matière d'infrastructures. Ces dernières années, le Groupe Banque européenne d'investissement (Groupe BEI) a également renforcé son appui en faveur de l'accélération de la mise au point de nouvelles technologies, telles que l'électromobilité et la numérisation, en vertu du mécanisme pour des transports plus propres, et il devrait continuer de mettre à disposition une variété de structures de financement dans le but d'aider à accélérer le déploiement. Les États membres devraient exploiter ces possibilités de financement, en particulier pour appuyer les solutions relatives aux transports publics et à la mobilité active, ainsi que pour financer des mesures visant à aider les citoyens en situation de précarité énergétique.

^{1 bis} Règlement (UE) 2021/241 du Parlement européen et du Conseil du 12 février 2021 établissant la facilité pour la reprise et la résilience.

^{1 ter} Règlement (UE) 2021/240 du Parlement européen et du Conseil du 10 février 2021 établissant un instrument d'appui technique.

^{1 quater} Règlement (UE) 2021/1153 du Parlement européen et du Conseil du 7 juillet 2021 établissant le mécanisme pour l'interconnexion en Europe et abrogeant les règlements (UE) n° 1316/2013 et (UE) n° 283/2014.

^{1 quinquies} Règlement (UE) 2021/... sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil.

^{1 sexies} Règlement (UE) 2021/1058 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 relatif au Fonds européen

Amendement 25

Proposition de règlement Considérant 24

Texte proposé par la Commission

(24) La transparence des prix est essentielle pour garantir une recharge et un ravitaillement faciles et fluides. Les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs devraient recevoir des informations précises sur les prix avant le début du service de recharge ou de ravitaillement. Les prix devraient être communiqués d'une manière clairement structurée afin de permettre aux utilisateurs finaux de distinguer *les différents* éléments de coût.

Amendement

(24) La transparence des prix est essentielle pour garantir une recharge et un ravitaillement faciles et fluides. Les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs devraient recevoir des informations précises sur les prix avant le début du service de recharge ou de ravitaillement. Les prix devraient être communiqués d'une manière clairement structurée afin de permettre aux utilisateurs finaux de distinguer *tous les* éléments de coût *applicables*.

Amendement 26

Proposition de règlement Considérant 25

Texte proposé par la Commission

(25) De nouveaux services apparaissent, notamment pour faciliter l'utilisation des véhicules électriques. Les entités qui proposent ces services, comme les prestataires de services de mobilité, devraient pouvoir opérer dans des conditions de marché équitables. En particulier, les exploitants de points de recharge ne devraient pas accorder un traitement indûment préférentiel à l'un de ces prestataires de services, par exemple par une différenciation injustifiée des prix susceptible d'entraver la concurrence et de se traduire en définitive par des prix plus élevés pour les consommateurs. La Commission *devrait* surveiller l'évolution

Amendement

(25) De nouveaux services apparaissent, notamment pour faciliter l'utilisation des véhicules électriques. Les entités qui proposent ces services, comme les prestataires de services de mobilité, devraient pouvoir opérer dans des conditions de marché équitables. En particulier, les exploitants de points de recharge ne devraient pas accorder un traitement indûment préférentiel à l'un de ces prestataires de services, par exemple par une différenciation injustifiée des prix susceptible d'entraver la concurrence et de se traduire en définitive par des prix plus élevés pour les consommateurs. *Les autorités de régulation nationales et la*

du marché de la recharge. Lors du réexamen du règlement, la Commission prendra des mesures si l'évolution du marché l'exige, par exemple en cas de limitations des services pour les utilisateurs finaux ou de pratiques commerciales susceptibles de restreindre la concurrence.

Commission *devraient* surveiller l'évolution du marché de la recharge. *Au plus tard* lors du réexamen du règlement, la Commission prendra des mesures si l'évolution du marché l'exige, par exemple en cas de limitations des services pour les utilisateurs finaux ou de pratiques commerciales susceptibles de restreindre la concurrence.

Amendement 27

Proposition de règlement Considérant 25 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(25 bis) Afin d'assurer la sécurité et la stabilité du réseau européen de points de recharge dans l'ensemble de l'Union, les exploitants de points de recharge connectés devraient respecter les règles minimales en matière de cybersécurité établies par la directive du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union, abrogeant la directive (UE) 2016/1148.

Amendement 28

Proposition de règlement Considérant 25 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(25 ter) Le principe fondamental de la primauté de l'efficacité énergétique devrait être pris en considération dans tous les secteurs, au-delà du système énergétique, y compris dans les secteurs du transport routier, de la navigation et de l'aviation. Plus particulièrement, il devrait être pris en considération lors de la prise de décisions en matière de planification, de politique et

d'investissement liées au déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement pour carburants alternatifs, y compris en ce qui concerne l'efficacité énergétique du puits à la roue de différentes technologies à émissions nulles, de même que devraient être prises en compte l'accessibilité financière, une approche fondée sur le cycle de vie et la neutralité technologique pour ces technologies nécessaires pour parvenir à la neutralité climatique.

Amendement 29

Proposition de règlement Considérant 26

Texte proposé par la Commission

(26) Les véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène affichent actuellement des taux de pénétration du marché très faibles. Toutefois, la mise en place d'une infrastructure de ravitaillement en hydrogène suffisante est essentielle pour permettre le déploiement à grande échelle de véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène, comme le prévoit la communication de la Commission «Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre»⁵⁴. À l'heure actuelle, les points de ravitaillement en hydrogène ne sont déployés que dans quelques États membres et ne sont en grande partie pas adaptés aux véhicules utilitaires lourds, ce qui ne favorise pas la circulation des véhicules à hydrogène dans l'Union. La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement des points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public devrait garantir le déploiement d'un réseau suffisamment dense de points de ravitaillement en hydrogène sur l'ensemble du réseau central du RTE-T, afin de permettre aux véhicules utilitaires légers et lourds fonctionnant à l'hydrogène de se déplacer sans

Amendement

(26) Les véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène affichent actuellement des taux de pénétration du marché très faibles. Toutefois, la mise en place d'une infrastructure de ravitaillement en hydrogène suffisante est essentielle pour permettre le déploiement à grande échelle de véhicules à moteur fonctionnant à l'hydrogène, comme le prévoit la communication de la Commission «Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre»⁵⁴. À l'heure actuelle, les points de ravitaillement en hydrogène ne sont déployés que dans quelques États membres et ne sont en grande partie pas adaptés aux véhicules utilitaires lourds, ce qui ne favorise pas la circulation des véhicules à hydrogène dans l'Union. La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement des points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public devrait garantir le déploiement d'un réseau suffisamment dense de points de ravitaillement en hydrogène ***dans des pôles de transport multimodaux*** sur l'ensemble du réseau central du RTE-T, afin de permettre aux véhicules utilitaires légers et lourds

discontinuité dans toute l'Union.

fonctionnant à l'hydrogène de se déplacer sans discontinuité dans toute l'Union.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

⁵⁴ COM(2020) 301 final.

Amendement 30

Proposition de règlement Considérant 27

Texte proposé par la Commission

(27) 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 que définis dans le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil⁵⁵ devraient être pourvus de telles stations de ravitaillement. Dans les nœuds urbains, les autorités publiques devraient envisager de déployer les stations dans les centres de fret 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.

⁵⁵ 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 no 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

Amendement

(27) 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 que définis dans le règlement (UE) n° 1315/2013 du Parlement européen et du Conseil⁵⁵ devraient être pourvus de telles stations de ravitaillement. Dans les nœuds urbains, les autorités publiques devraient envisager de déployer les stations dans les centres de fret multimodaux, ***en l'absence d'un développement fondé sur le marché***, 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.

⁵⁵ 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 no 661/2010/UE (JO L 348 du 20.12.2013, p. 1).

Amendement 31

Proposition de règlement Considérant 28

Texte proposé par la Commission

(28) Au stade précoce du déploiement sur le marché, un certain niveau d'incertitude subsiste quant au type de véhicules qui arriveront sur le marché et au type de technologies qui vont se généraliser. Comme indiqué dans la communication de la Commission intitulée «Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre»⁵⁶, c'est dans le segment des véhicules utilitaires lourds que la probabilité d'un déploiement de masse précoce des véhicules à hydrogène est jugée la plus grande. Par conséquent, l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène devrait, dans un premier temps, s'adresser en priorité à ce segment tout en permettant aux véhicules utilitaires légers de se ravitailler dans des stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public. Afin de garantir l'interopérabilité, toutes les stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public devraient au moins fournir de l'hydrogène gazeux à 700 bars. Le déploiement de l'infrastructure devrait également tenir compte de l'émergence de nouvelles technologies, telles que l'hydrogène liquide, ***qui offrent une plus grande autonomie aux véhicules utilitaires lourds et constituent le choix technologique privilégié de certains constructeurs automobiles***. À cette fin, un nombre minimal de stations de ravitaillement en hydrogène devrait également proposer de l'hydrogène liquide en plus de l'hydrogène gazeux à 700 bars.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Amendement

(28) Au stade précoce du déploiement sur le marché, un certain niveau d'incertitude subsiste quant au type de véhicules qui arriveront sur le marché et au type de technologies qui vont se généraliser. Comme indiqué dans la communication de la Commission intitulée «Une stratégie de l'hydrogène pour une Europe climatiquement neutre»⁵⁶, c'est dans le segment des véhicules utilitaires lourds que la probabilité d'un déploiement de masse précoce des véhicules à hydrogène est jugée la plus grande. Par conséquent, l'infrastructure de ravitaillement en hydrogène devrait, dans un premier temps, s'adresser en priorité à ce segment tout en permettant aux véhicules utilitaires légers de se ravitailler dans des stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public. Afin de garantir l'interopérabilité, toutes les stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public devraient au moins fournir de l'hydrogène gazeux à 700 bars. Le déploiement de l'infrastructure devrait également tenir compte de l'émergence de nouvelles technologies, telles que l'hydrogène liquide. À cette fin, un nombre minimal de stations de ravitaillement en hydrogène devrait également proposer de l'hydrogène liquide en plus de l'hydrogène gazeux à 700 bars.

⁵⁶ COM(2020) 301 final

Amendement 32

Proposition de règlement Considérant 30

Texte proposé par la Commission

(30) Les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs devraient pouvoir 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*. 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.

Amendement 33

Proposition de règlement Considérant 30 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(30) Les utilisateurs de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs devraient pouvoir 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 *à tout le moins les cartes* de paiement qui sont largement *utilisées* dans l'Union. 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.

(30 bis) Pour garantir que l'infrastructure de recharge devant être déployée est utilisée de la manière la plus efficace possible et pour renforcer la confiance des consommateurs dans l'électromobilité, il est essentiel que tous les utilisateurs aient la possibilité d'utiliser les stations de recharge ouvertes au public, quelle que soit la marque de leur voiture et qu'ils fassent partie d'un système de paiement reposant sur un

contrat ou non.

Amendement 34

Proposition de règlement Considérant 32

Texte proposé par la Commission

(32) Les installations électriques à quai peuvent être utilisées pour le transport maritime et la navigation intérieure comme source d'énergie propre et contribuer à réduire les incidences environnementales des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure. Dans le cadre de l'initiative FuelEU Maritime, les exploitants de porte-conteneurs et de navires à passagers doivent se conformer à des dispositions visant à réduire les émissions **à quai**. La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement devrait garantir au secteur une alimentation électrique à quai suffisante dans les ports maritimes du réseau central **et du réseau global** du RTE-T pour se conformer à ces exigences. L'application de ces objectifs à tous les ports maritimes **du RTE-T** devrait garantir l'égalité des conditions de concurrence entre les ports.

Amendement

(32) Les installations électriques à quai peuvent être utilisées pour le transport maritime et la navigation intérieure comme source d'énergie propre et contribuer à réduire les incidences environnementales des navires de mer et des bateaux de navigation intérieure. Dans le cadre de l'initiative FuelEU Maritime, les exploitants de porte-conteneurs et de navires à passagers doivent se conformer à des dispositions visant à réduire les émissions. La fixation d'objectifs contraignants pour le déploiement devrait garantir au secteur une alimentation électrique à quai suffisante dans les ports maritimes **et le long des voies navigables intérieures** du réseau central du RTE-T pour se conformer à ces exigences. L'application de ces objectifs à tous les ports maritimes devrait garantir l'égalité des conditions de concurrence entre les ports.

Amendement 35

Proposition de règlement Considérant 32 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(32 bis) Il convient de prendre en considération la diversité des ports maritimes en termes de taille, de segments de trafic desservis, de gouvernance et de situation géographique dans le déploiement des installations d'électricité à quai et la fourniture d'électricité à quai.

La diversité de la gouvernance des ports maritimes dans l'Union européenne pourrait se traduire par une répartition différente des responsabilités en matière de déploiement et de fourniture d'électricité à quai.

Amendement 36

Proposition de règlement Considérant 33

Texte proposé par la Commission

(33) Les porte-conteneurs et les navires à passagers, qui sont les catégories de navires produisant la plus grande quantité d'émissions par navire à quai, devraient être équipés en priorité d'une alimentation électrique à quai. Afin de tenir compte des caractéristiques de la demande d'énergie des différents navires à passagers lorsqu'ils sont à quai, ainsi que des caractéristiques opérationnelles des ports, il est nécessaire de faire la distinction entre les besoins des navires rouliers à passagers et des navires à passagers à grande vitesse, et ceux des autres navires à passagers.

Amendement

(33) Les porte-conteneurs et les navires à passagers, ***notamment les navires de croisière et les ferries***, qui sont les catégories de navires produisant la plus grande quantité d'émissions par navire à quai, devraient être équipés en priorité d'une alimentation électrique à quai. Afin de tenir compte des caractéristiques de la demande d'énergie des différents navires à passagers lorsqu'ils sont à quai, ainsi que des caractéristiques opérationnelles des ports, il est nécessaire de faire la distinction entre les besoins des navires rouliers à passagers et des navires à passagers à grande vitesse, et ceux des autres navires à passagers.

Amendement 37

Proposition de règlement Considérant 34

Texte proposé par la Commission

(34) ***Ces objectifs devraient tenir compte des types de navires desservis et de leurs volumes de trafic respectifs. Les ports maritimes dont le volume de trafic est limité pour certaines catégories de navires devraient être exemptés des exigences contraignantes applicables aux***

Amendement

(34) Le transport maritime est un élément important de la cohésion et du développement économique des îles ***ainsi que des régions ultrapériphériques*** dans l'Union. ***En outre, sur de nombreuses îles et dans de nombreuses régions ultrapériphériques, le transport maritime***

catégories de navires correspondantes, sur la base d'un niveau minimal de volume de trafic, afin d'éviter l'installation de capacités sous-utilisées. De même, les objectifs contraignants ne devraient pas viser une demande maximale, mais un volume suffisamment élevé, afin d'éviter la sous-utilisation des capacités et de tenir compte des caractéristiques opérationnelles des ports. Le transport maritime est un élément important de la cohésion et du développement économique des îles dans l'Union. *La capacité de production d'énergie de ces îles n'est pas toujours suffisante* pour répondre à la demande d'énergie nécessaire à l'alimentation électrique à quai. *Dans ce cas, les îles devraient être exemptées de cette exigence, à moins et jusqu'à ce qu'une connexion électrique avec le continent ait été établie ou qu'il existe* une capacité suffisante de production locale à partir de sources d'énergie *propres*.

est employé pour la réalisation d'activités touristiques. Le potentiel de production d'énergie de ces îles peut être complété par des services de stockage ou de participation active de la demande pour répondre à la demande d'énergie nécessaire à l'alimentation électrique à quai *et à la recharge électrique des navires et des véhicules. Par dérogation à l'exigence de mettre à disposition* une capacité suffisante de production locale à partir de sources d'énergie *renouvelables supplémentaires, il devrait être possible d'utiliser une connexion électrique existante avec le continent ou d'établir une connexion au réseau continental.*

Amendement 38

Proposition de règlement Considérant 34 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(34 bis) L'utilisation d'électricité à quai par les navires amarrés contribue sans nul doute à réduire les émissions globales du transport maritime, mais elle doit s'accompagner de solutions qui réduisent les émissions pendant la navigation.

Amendement 39

Proposition de règlement Considérant 34 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(34 ter) *Les États membres devraient assurer une production d'énergie adéquate et la mise en place d'une infrastructure de réseau suffisante (également en termes de disponibilité et de capacité) pour répondre aux demandes d'électricité résultant de la fourniture d'électricité à quai dans les ports, comme requis par le présent règlement. Afin de réduire effectivement les émissions globales et d'éviter les fuites de carbone vers l'arrière-pays, cette capacité produite devrait comporter une part croissante d'énergie provenant de sources renouvelables, conformément à l'article 3, paragraphe 1, modifié de la directive (UE) 2018/2001 révisée (RED III).*

Amendement 40

Proposition de règlement Considérant 34 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(34 quater) *Aux fins de la conformité aux exigences du présent règlement, il convient d'envisager des investissements dans des convertisseurs de réseau et la mise à niveau du réseau, ce qui suppose des coûts supplémentaires et une complexité accrue. Les réseaux européens fonctionnent à 50 Hz, tandis que de nombreux segments maritimes, tels que les navires long-courriers, ont besoin d'une fréquence de 60 Hz lorsqu'ils se connectent à l'électricité à quai. Des investissements dans des convertisseurs de fréquence, y compris au moyen de fonds publics, seraient nécessaires pour répondre à ces besoins.*

Amendement 41

Proposition de règlement Considérant 35

Texte proposé par la Commission

(35) Un réseau central de points de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes devrait être disponible d'ici 2025. Les points de ravitaillement en GNL comprennent des terminaux, des citernes, des réservoirs mobiles, ainsi que des bateaux et des barges de soutage pour le GNL.

Amendement

(35) Un réseau central de points de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes devrait être disponible d'ici 2025. Les points de ravitaillement en GNL comprennent des terminaux, des citernes, des réservoirs mobiles, ainsi que des bateaux et des barges de soutage pour le GNL. ***Un réseau de points de ravitaillement en hydrogène et en ammoniac dans les ports maritimes devrait être mis en place d'ici le 1^{er} janvier 2030.***

Amendement 42

Proposition de règlement Considérant 35 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(35 bis) Le développement et le déploiement de nouveaux carburants et de nouvelles solutions énergétiques pour le secteur maritime nécessitent une approche coordonnée pour faire correspondre l'offre et la demande et éviter les actifs délaissés. Il convient donc de mettre en place un mécanisme de consultation entre toutes les parties prenantes concernées au niveau des différents ports afin d'assurer la coordination et la consultation dans l'application des exigences prévues par le présent règlement en ce qui concerne l'électricité à quai. Il convient que le plan de déploiement en ce qui concerne l'électricité à quai dans les ports maritimes s'accompagne d'un plan global de financement national.

Amendement 43

Proposition de règlement Considérant 36

Texte proposé par la Commission

(36) La fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement dans les aéroports devrait remplacer la consommation de carburant liquide par une source d'énergie plus propre pour les aéronefs (utilisation de groupes auxiliaires de puissance) ou les groupes électrogènes au sol. Cette approche **devrait** réduire les émissions de polluants et les émissions sonores, améliorer la qualité de l'air et réduire les incidences sur le changement climatique. **Par conséquent, toutes les opérations de transport aérien commercial devraient avoir la possibilité d'utiliser un approvisionnement externe en électricité lors du stationnement aux portes d'embarquement ou à un poste de stationnement éloigné des aéroports du RTE-T.**

Amendement

(36) La fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement dans les aéroports devrait remplacer la consommation de carburant liquide par une source d'énergie plus propre pour les aéronefs (utilisation de groupes auxiliaires de puissance) ou les groupes électrogènes au sol. **Par conséquent, toutes les opérations de transport aérien commercial devraient utiliser un approvisionnement externe en électricité lors du stationnement aux portes d'embarquement ou à un poste de stationnement éloigné des aéroports. En parallèle, les véhicules terrestres utilisés dans les aéroports devraient être électrifiés ou utiliser d'autres carburants alternatifs durables.** Cette approche **permettra de** réduire les émissions de polluants et les émissions sonores, **d'améliorer** la qualité de l'air et **de** réduire les incidences sur le changement climatique. **Les États membres devraient surveiller la possible émergence d'aéronefs électriques et propulsés à l'hydrogène alimentés au moyen de sources d'énergie renouvelables et garantir le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement le cas échéant.**

Amendement 44

Proposition de règlement Considérant 36 bis (nouveau)

(36 bis) La place de plus en plus importante accordée à l'électrification liée au transport routier, maritime et aérien ne devrait pas entraîner une réduction des ressources consacrées aux nombreuses mesures qu'il reste à prendre pour améliorer la mobilité locale, régionale et nationale, en particulier dans des domaines tels que les réseaux ferrés et métropolitains.

Amendement 45

Proposition de règlement Considérant 38

Texte proposé par la Commission

(38) Les cadres d'action nationaux révisés devraient inclure des mesures d'appui en faveur du développement du marché relatif aux carburants alternatifs, y compris le déploiement des infrastructures nécessaires à mettre en place, en coopération étroite avec les autorités régionales et locales et le secteur concerné, et compte tenu des besoins des petites et moyennes entreprises. En outre, les cadres révisés devraient décrire le cadre national global régissant la planification, l'octroi de permis et la passation de marchés concernant ces infrastructures, y compris les obstacles recensés et les mesures à prendre pour les éliminer afin de permettre un déploiement plus rapide des infrastructures.

Amendement

(38) Les cadres d'action nationaux révisés devraient inclure des mesures d'appui en faveur du développement du marché relatif aux carburants alternatifs, y compris le déploiement des infrastructures nécessaires à mettre en place, en coopération étroite avec les autorités régionales et locales et le secteur concerné, et compte tenu des besoins des petites et moyennes entreprises. En outre, les cadres révisés devraient décrire le cadre national global régissant la planification, l'octroi de permis et la passation de marchés concernant ces infrastructures, y compris les obstacles recensés et les mesures à prendre pour les éliminer afin de permettre un déploiement plus rapide des infrastructures. **Les cadres d'action nationaux révisés devraient tenir le plus grand compte du principe de primauté de l'efficacité énergétique et de la nécessité de mettre au point un système énergétique résilient et neutre pour le climat, ainsi que du rapport coût-efficacité. Les États membres devraient tenir compte de la recommandation et des lignes directrices relatives à la mise en œuvre de ce**

principe¹ récemment publiées, qui expliquent comment les décisions en matière de planification, de politique et d'investissement peuvent réduire la consommation d'énergie dans un certain nombre de secteurs clés, y compris le secteur des transports^{1 bis}.

^{1 bis} Recommandation C(2021) 7014 final de la Commission du 28 septembre 2021 sur le principe de primauté de l'efficacité énergétique: des principes à la pratique. Lignes directrices et exemples relatifs à sa mise en œuvre dans le cadre du processus décisionnel dans le secteur de l'énergie et au-delà.

Amendement 46

Proposition de règlement Considérant 40

Texte proposé par la Commission

(40) Afin de promouvoir les carburants alternatifs et de développer les infrastructures correspondantes, les cadres d'action nationaux devraient consister en des stratégies détaillées destinées à promouvoir les carburants alternatifs dans les secteurs où la décarbonation est difficile, tels que l'aviation, le transport maritime, la navigation intérieure ainsi que le transport ferroviaire sur les segments de réseau qui ne peuvent pas être électrifiés. Les États membres devraient notamment élaborer des stratégies claires en vue de la décarbonation de la navigation intérieure le long du réseau RTE-T, en étroite coopération avec les États membres concernés. Il conviendrait également d'élaborer des stratégies de décarbonation à long terme pour les ports et les aéroports **du RTE-T**, en mettant notamment l'accent sur le déploiement d'infrastructures pour les navires et les aéronefs à faibles émissions et à émissions nulles, ainsi que

Amendement

(40) Afin de promouvoir les carburants alternatifs et de développer les infrastructures correspondantes, les cadres d'action nationaux devraient consister en des stratégies détaillées destinées à promouvoir les carburants alternatifs dans les secteurs où la décarbonation est difficile, tels que l'aviation, le transport maritime, la navigation intérieure ainsi que le transport ferroviaire sur les segments de réseau qui ne peuvent pas être électrifiés. Les États membres devraient notamment élaborer des stratégies claires en vue de la décarbonation de la navigation intérieure le long du réseau RTE-T, en étroite coopération avec les États membres concernés. Il conviendrait également d'élaborer des stratégies de décarbonation à long terme pour les ports et les aéroports, 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

pour les lignes ferroviaires qui ne **seront** pas électrifiées. Sur la base de ces stratégies, la Commission devrait réexaminer le présent règlement en vue de fixer des objectifs **plus** contraignants pour ces secteurs.

lignes ferroviaires qui ne **sont** pas électrifiées. Sur la base de ces stratégies, la Commission devrait réexaminer le présent règlement en vue de fixer des objectifs contraignants **supplémentaires** pour ces secteurs.

Amendement 47

Proposition de règlement Considérant 40 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(40 bis) *Les cadres d'action nationaux devraient inclure un plan de déploiement, défini en coopération avec les ports, précisant les aides publiques accordées pour la fourniture d'électricité à quai et pour la capacité du réseau requise. Pour des raisons de sécurité juridique et de planification à long terme, la portée des exigences contraignantes en matière d'électricité à quai devrait être déterminée à l'entrée en vigueur du présent règlement. Les cadres d'action nationaux devraient être définis de manière à prévoir un délai suffisant pour le déploiement de l'infrastructure d'électricité à quai nécessaire pour respecter les exigences fixées par le présent règlement. Dès lors qu'un port est entré dans le champ d'application du présent règlement, il convient qu'il y demeure.*

Amendement 48

Proposition de règlement Considérant 41

Texte proposé par la Commission

Amendement

(41) Les États membres devraient recourir à un large éventail d'incitations et de mesures réglementaires et non

(41) Les États membres devraient recourir à un large éventail d'incitations et de mesures ***fondées sur le marché***,

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.

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.

Amendement 49

Proposition de règlement Considérant 41 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(41 bis) Il convient que les États membres, qui ne disposent pas des mécanismes incitatifs appropriés, prennent toutes les mesures nécessaires pour répondre à leurs situations de départ variées lorsqu'ils cherchent à promouvoir des modes de transport durables. Il convient d'accorder une attention particulière aux autorités municipales ou régionales, qui peuvent faciliter l'adoption de véhicules utilisant des carburants alternatifs grâce à des incitations fiscales, des marchés publics ou des réglementations locales en matière de circulation spécifiques.

Amendement 50

Proposition de règlement Considérant 42

Texte proposé par la Commission

Amendement

(42) Conformément à la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil⁵⁸, des parts nationales minimales des passations de marchés publics sont réservées aux autobus propres et à émissions nulles, lorsqu'un autobus propre utilise des carburants

(42) Conformément à la directive 2009/33/CE du Parlement européen et du Conseil⁵⁸, des parts nationales minimales des passations de marchés publics sont réservées aux autobus propres et à émissions nulles, lorsqu'un autobus propre utilise des carburants

alternatifs tels que définis à l'article 2, point 3, du présent règlement. Étant donné que de plus en plus d'autorités et d'exploitants de transports publics optent pour des autobus **propres** et à émissions nulles afin d'atteindre ces objectifs, les États membres devraient inclure la promotion et le développement ciblés des infrastructures d'autobus nécessaires comme un élément clé de leurs cadres d'action nationaux. Les États membres devraient instaurer et maintenir des instruments adéquats pour promouvoir le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement également pour les flottes captives, en particulier pour les autobus propres et à émissions nulles au niveau local.

⁵⁸ 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).

Amendement 51

Proposition de règlement Considérant 43

Texte proposé par la Commission

(43) Au vu de la **diversité** croissante **des carburants** des véhicules à moteur et **de la mobilité routière** de plus en plus **grande** des citoyens de l'Union, il faut fournir aux utilisateurs de véhicules des informations claires et faciles à comprendre sur les carburants disponibles dans les stations de ravitaillement et sur la compatibilité de leur véhicule avec les différents carburants ou points de recharge existant sur le marché de l'Union. Les États membres devraient pouvoir décider d'appliquer aussi ces mesures d'information aux véhicules mis sur le marché avant le

alternatifs tels que définis à l'article 2, point 3, du présent règlement. Étant donné que de plus en plus d'autorités et d'exploitants de transports publics optent pour des autobus **à faibles émissions** et à émissions nulles afin d'atteindre ces objectifs, les États membres devraient inclure la promotion et le développement ciblés des infrastructures d'autobus nécessaires comme un élément clé de leurs cadres d'action nationaux. Les États membres devraient instaurer et maintenir des instruments adéquats pour promouvoir le déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement également pour les flottes captives, en particulier pour les autobus propres et à émissions nulles au niveau local.

⁵⁸ 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).

Amendement

(43) Au vu de la **durabilité** croissante **de chaque type de carburant, ainsi que de la diversité d'utilisation** des véhicules à moteur (**individuels, collectifs et partagés**) **et du recours** de plus en plus **grand à la combinaison de différents modes de transport pour assurer la mobilité** des citoyens de l'Union, il faut fournir aux utilisateurs de véhicules des informations claires et faciles à comprendre sur les carburants disponibles dans les stations de ravitaillement et sur la compatibilité de leur véhicule avec les différents carburants ou points de recharge existant sur le

18 novembre 2016.

marché de l'Union. Les États membres devraient pouvoir décider d'appliquer aussi ces mesures d'information aux véhicules mis sur le marché avant le 18 novembre 2016.

Amendement 52

Proposition de règlement Considérant 44

Texte proposé par la Commission

(44) Des informations simples et facilement comparables sur les prix des différents carburants pourraient jouer un rôle important pour permettre aux utilisateurs de véhicules de mieux évaluer le coût relatif de chacun des carburants disponibles sur le marché. Par conséquent, une comparaison des prix unitaires **de certains carburants alternatifs et des carburants classiques, exprimée en «prix du carburant pour 100 km»**, devrait être affichée à titre d'information dans toutes les stations-service concernées.

Amendement

(44) Des informations simples et facilement comparables sur les prix des différents carburants pourraient jouer un rôle important pour permettre aux utilisateurs de véhicules de mieux évaluer le coût relatif de chacun des carburants disponibles sur le marché. Par conséquent, une comparaison des prix unitaires **exprimés en kWh pour la recharge ad hoc de véhicules électriques** devrait être affichée à titre d'information dans toutes les stations-service concernées.

Amendement 53

Proposition de règlement Considérant 45

Texte proposé par la Commission

(45) Il convient de fournir aux consommateurs des informations suffisantes concernant l'emplacement géographique, les caractéristiques et les services proposés aux points de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs ouverts au public couverts par le présent règlement. Les États membres devraient donc veiller à ce que les exploitants ou les propriétaires de points de recharge et de ravitaillement ouverts au public mettent à

Amendement

(45) Il convient de fournir aux consommateurs des informations suffisantes concernant l'emplacement géographique, les caractéristiques et les services proposés aux points de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs ouverts au public couverts par le présent règlement. Les États membres devraient donc veiller à ce que les exploitants ou les propriétaires de points de recharge et de ravitaillement ouverts au public mettent à

disposition les données statiques et dynamiques pertinentes. Il conviendrait de définir les exigences applicables aux types de données concernant la disponibilité et l'accessibilité des données pertinentes liées à la recharge et au ravitaillement, en s'appuyant sur les résultats de l'action de soutien du programme sur l'émission d'identifiants et la collecte de données concernant les carburants durables en Europe («IDACS»).

disposition les données statiques et dynamiques pertinentes ***sans frais, à savoir les données communiquées aux systèmes nationaux en vertu de l'article 18 du présent règlement, qui devraient également être incluses dans un système harmonisé à l'échelle de l'Union. Ces données peuvent ensuite être utilisées par des tiers, y compris des agrégateurs et des prestataires de services de participation active de la demande, ainsi que dans le cadre de services de comparaison et d'information destinés aux consommateurs relatifs aux stations de recharge, notamment en ce qui concerne leur emplacement, leur prix ad hoc, leur disponibilité ainsi que d'autres paramètres utiles aux consommateurs, dans le respect des obligations en matière de protection des données.*** Il conviendrait de définir les exigences applicables aux types de données concernant la disponibilité et l'accessibilité des données pertinentes liées à la recharge et au ravitaillement, en s'appuyant sur les résultats de l'action de soutien du programme sur l'émission d'identifiants et la collecte de données concernant les carburants durables en Europe («IDACS»).

Amendement 54

Proposition de règlement Considérant 46

Texte proposé par la Commission

(46) Les données devraient jouer un rôle fondamental dans le bon fonctionnement des infrastructures de recharge et de ravitaillement. Le format, la fréquence et la qualité associés à la mise à disposition et l'accessibilité de ces données devraient déterminer la qualité globale d'un écosystème d'infrastructures pour carburants alternatifs à même de répondre aux besoins des utilisateurs. En outre, ces données devraient être accessibles de

Amendement

(46) Les données devraient jouer un rôle fondamental dans le bon fonctionnement des infrastructures de recharge et de ravitaillement. Le format, la fréquence et la qualité associés à la mise à disposition et l'accessibilité de ces données devraient déterminer la qualité globale d'un écosystème d'infrastructures pour carburants alternatifs à même de répondre aux besoins des utilisateurs. En outre, ces données devraient être accessibles de

manière cohérente dans tous les États membres. Par conséquent, les données devraient être fournies conformément aux exigences fixées dans la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil⁵⁹ pour les points d'accès nationaux.

⁵⁹ 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).

Amendement 55

Proposition de règlement Considérant 52

Texte proposé par la Commission

(52) Dans le cadre de l'application du présent règlement, la Commission devrait consulter les groupes d'experts concernés, et en particulier le forum pour des transports durables et le forum européen du transport maritime durable. Cette consultation d'experts revêt une importance particulière lorsque la Commission a l'intention d'adopter des actes délégués ou d'exécution en vertu du présent règlement.

Amendement 56

manière cohérente dans tous les États membres. Par conséquent, les données devraient être fournies conformément aux exigences fixées dans la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil⁵⁹ pour les points d'accès nationaux. ***Pour ce qui est des services qui permettent de voyager sans discontinuité dans toute l'Union, un système à l'échelle de l'Union qui importerait des informations normalisées à partir de systèmes nationaux devrait également être mis en place.***

⁵⁹ 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).

Amendement

(52) Dans le cadre de l'application du présent règlement, la Commission devrait consulter ***un large éventail de parties prenantes, y compris des organisations de consommateurs, ainsi que*** 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.

Proposition de règlement
Considérant 54

Texte proposé par la Commission

(54) Le marché des carburants alternatifs, et en particulier des carburants à émissions nulles, se trouve encore aux premiers stades de développement et la technologie évolue rapidement. Cela devrait vraisemblablement avoir une incidence sur la demande de carburants alternatifs et, par conséquent, sur les infrastructures pour carburants alternatifs dans tous les modes de transport. La Commission devrait donc réexaminer le présent règlement d'ici à la fin de 2026, notamment en ce qui concerne la définition des objectifs pour les points de recharge électrique des véhicules utilitaires lourds, ainsi que des objectifs pour les infrastructures pour carburants alternatifs destinés aux navires et aéronefs à émissions nulles dans les secteurs du transport par voie d'eau et de l'aviation.

Amendement

(54) Le marché des carburants alternatifs, et en particulier des carburants ***à faibles émissions et*** à émissions nulles, se trouve encore aux premiers stades de développement et la technologie évolue rapidement, ***étant précisé que certaines technologies sont d'ores et déjà disponibles***. Cela devrait vraisemblablement avoir une incidence sur la demande de carburants alternatifs et, par conséquent, sur les infrastructures pour carburants alternatifs dans tous les modes de transport. La Commission devrait donc réexaminer le présent règlement d'ici à la fin de 2026, ***en lien avec l'objectif de neutralité climatique, sur la base d'une analyse des derniers développements technologiques et de l'état de préparation du marché et compte tenu des cadres d'action nationaux***, notamment en ce qui concerne la définition des objectifs pour les points de recharge électrique des véhicules utilitaires lourds, ainsi que des objectifs pour les infrastructures pour carburants alternatifs destinés aux navires et aéronefs à émissions nulles dans les secteurs du transport par voie d'eau et de l'aviation, ***compte dûment tenu de la sécurité juridique et de la prédictabilité pour les entreprises, de la facilitation des investissements à long terme et de la nécessité d'éviter la création d'actifs délaissés. Ce réexamen devrait porter sur tous les carburants alternatifs et la demande en infrastructures devrait être mise en regard de la rapidité potentielle de l'adoption.***

Amendement 57

Proposition de règlement
Considérant 54 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(54 bis) *Compte tenu de la part importante que représente le transport routier dans la consommation finale d'énergie dans l'Union européenne, le principe de primauté de l'efficacité énergétique devrait donc se refléter dans les décisions de politique, de planification et d'investissement liées au déploiement d'infrastructures de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs, comme le prévoit la directive 2012/27/UE [refonte de la directive relative à l'efficacité énergétique], selon laquelle le principe de la primauté de l'efficacité énergétique doit être pris en compte dans tous les secteurs.*

Amendement 58

Proposition de règlement
Considérant 55 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(55 bis) *Outre les principes de subsidiarité et de proportionnalité, le principe «un ajout, un retrait» devrait entrer en ligne de compte dans la procédure de réexamen. Le principe «un ajout, un retrait» est un outil important, qui a été conçu pour résorber les charges administratives et réglementaires et devrait être complété par des mesures qualitatives visant à garantir une législation efficace et à l'épreuve du temps, conformément aux objectifs à long terme de l'Union.*

Amendement 59

Proposition de règlement
Considérant 55 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

(55 ter) Le règlement sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs fait partie du paquet «Ajustement à l'objectif 55», qui aura également de très nombreux effets dans l'Union, notamment en matière de compétitivité, de création d'emplois, de coût du transport de marchandises, de pouvoir d'achat des ménages, de réalisation des objectifs climatiques et d'ampleur des fuites de carbone. C'est pourquoi il convient de procéder régulièrement à une évaluation exhaustive.

Amendement 60

Proposition de règlement Article 1 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. Le présent règlement fixe des objectifs nationaux contraignants pour le déploiement de suffisamment d'infrastructures pour carburants alternatifs dans l'Union, pour les véhicules routiers, les navires et les aéronefs **en stationnement**. Il établit des spécifications techniques communes et des exigences en matière d'information des utilisateurs, de fourniture des données et de paiement applicables aux infrastructures pour carburants alternatifs.

1. Le présent règlement fixe des objectifs nationaux contraignants pour le déploiement de suffisamment d'infrastructures pour carburants alternatifs dans l'Union, pour les véhicules routiers, les navires et les aéronefs. 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.

Amendement 61

Proposition de règlement Article 2 – alinéa 1 – point 3 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

3) «carburants alternatifs», les

3) «carburants alternatifs», les

carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux carburants fossiles dans l'approvisionnement énergétique des transports et peuvent contribuer à la décarbonation de ces derniers et à améliorer la performance environnementale du secteur des transports. Ces carburants incluent:

carburants ou sources d'énergie qui servent, au moins partiellement, de substitut aux carburants fossiles **et au gaz** dans l'approvisionnement énergétique des transports et peuvent contribuer à la décarbonation de ces derniers et à améliorer la performance environnementale du secteur des transports. Ces carburants incluent:

Amendement 62

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 3 – sous-point a – partie introductive

Texte proposé par la Commission

a) les «carburants alternatifs pour véhicules à émissions nulles»:

Amendement

a) les «carburants alternatifs pour véhicules, **navires et aéronefs** à émissions nulles»:

Amendement 63

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 3 – sous-point a – tiret 2

Texte proposé par la Commission

– l'hydrogène,

Amendement

– l'hydrogène **et les carburants dérivés de l'hydrogène**,

Amendement 64

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 3 – sous-point a – tiret 3

Texte proposé par la Commission

– **l'ammoniac**,

Amendement

supprimé

Amendement 65

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 3 – sous-point b – tiret 2

Texte proposé par la Commission

– les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques, y compris l'ammoniac, produits à partir d'énergies renouvelables,

Amendement

– les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques, y compris l'ammoniac, produits à partir d'énergies renouvelables, ***ainsi que les carburants renouvelables d'origine non biologique,***

Amendement 66

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 3 – sous-point c – partie introductive

Texte proposé par la Commission

c) les «combustibles fossiles alternatifs» dans une phase de transition:

Amendement

c) les «combustibles fossiles alternatifs» dans une phase de transition ***rapide:***

Amendement 67

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 3 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Ces combustibles fossiles alternatifs dans une phase de transition rapide pour véhicules à faibles émissions peuvent être mélangés à des parts progressivement plus importantes de carburants renouvelables, y compris leurs substituts d'origine biologique, tels que le bioGNL, le bioGNC et le bioGPL.

Amendement 68

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis) «infrastructure pour carburants alternatifs», toute infrastructure qui permet de ravitailler ou de recharger différents types de véhicules ou modes de transport en utilisant des carburants alternatifs qui peuvent fortement contribuer à la décarbonation et améliorer la performance environnementale du secteur des transports;

Amendement 69

Proposition de règlement Article 2 – alinéa 1 – point 4

Texte proposé par la Commission

4) «aéroport **du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T**», un aéroport, **tel qu’inscrit et classé à l’annexe II du règlement (UE) n° 1315/2013;**

Amendement

4) «aéroport», **tout aéroport civil tel que défini à l’article 2, point 1), de la directive 2009/12/CE du Parlement européen et du Conseil;**

Amendement 70

Proposition de règlement Article 2 – alinéa 1 – point 14

Texte proposé par la Commission

14) «point de recharge connecté», un point de recharge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d’une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, et qui peut être surveillé et contrôlé à distance, y compris pour démarrer et arrêter la session de recharge et mesurer les flux d’électricité;

Amendement

14) «point de recharge connecté», un point de recharge qui peut envoyer et recevoir des informations en temps réel, qui communique d’une manière bidirectionnelle avec le réseau électrique et le véhicule électrique, **ainsi qu’avec un système de gestion énergétique du bâtiment, le cas échéant**, 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;

Amendement 71

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 29 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

29 bis) «centre logistique», un espace au sein d'une zone donnée dans lequel toutes les activités relatives au transport, à la logistique et à la distribution de biens, à des fins de transit tant national qu'international, sont effectuées par différents exploitants sur une base commerciale; les exploitants peuvent être soit des propriétaires soit des locataires de bâtiments et d'installations (entrepôts, centres de distribution, zones de stockage, bureaux, services de transport par camion, etc.);

Amendement 72

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 33

Texte proposé par la Commission

Amendement

33) «exploitant d'un point de recharge», l'entité responsable de la gestion et de l'exploitation d'un point de recharge, qui fournit un service de recharge aux **utilisateurs finals, y compris au nom et pour le compte d'un prestataire de services de mobilité;**

33) «exploitant d'un point de recharge», l'entité responsable de la gestion et de l'exploitation d'un point de recharge, qui fournit un service de recharge aux **prestataires de services de mobilité, lesquels fournissent à leur tour des services de recharge à un utilisateur final ou à des utilisateurs finaux;**

Amendement 73

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 35 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

35 bis) «carte de paiement», un service de paiement qui fonctionne sur la base d'une carte de débit ou de crédit physique ou numérique et qui comprend les cartes de paiement intégrées dans une application pour téléphone intelligent;

Amendement 74

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 35 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

35 ter) «service de paiement», un service de paiement au sens de l'article 4, point 3, de la directive (UE) 2015/2366;

Amendement 75

Proposition de règlement

Article 2 – alinéa 1 – point 38

Texte proposé par la Commission

Amendement

38) «infrastructure pour carburants alternatifs ouverte au public», une infrastructure pour carburants alternatifs qui est située sur un site ou un lieu ouvert au grand public, **que l'infrastructure pour carburants alternatifs** soit située sur une propriété publique ou privée, que des limitations ou des conditions s'appliquent ou non en ce qui concerne l'accès au site ou au lieu et quelles que soient les conditions applicables à l'utilisation de l'infrastructure pour carburants alternatifs;

38) «infrastructure pour carburants alternatifs ouverte au public», une infrastructure pour carburants alternatifs qui est située sur un site ou un lieu ouvert au grand public **au moins 8 heures par jour et 6 jours par semaine et qui peut être utilisée au moins 98 % du temps, qu'elle** 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;

Amendement 76

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 49

Texte proposé par la Commission

49) «point de ravitaillement», une installation de ravitaillement permettant l’approvisionnement en tout carburant alternatif liquide ou gazeux par l’intermédiaire d’une installation fixe ou mobile, qui n’est capable de ravitailler qu’un seul véhicule à la fois;

Amendement

49) «point de ravitaillement», une installation de ravitaillement permettant l’approvisionnement en tout carburant alternatif liquide ou gazeux par l’intermédiaire d’une installation fixe ou mobile, qui n’est capable de ravitailler qu’un seul véhicule, **navire ou aéronef** à la fois;

Amendement 77

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 54 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

54 bis) «communauté d’énergie renouvelable», une communauté au sens de l’article 2, point 16), de la directive (UE) 2018/2001;

Amendement 78

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 57

Texte proposé par la Commission

57) «navire à quai», un navire **à quai au sens de l’article 3, point n), du règlement (UE) 2015/757;**

Amendement

57) «navire à quai», un navire **qui est amarré ou ancré en sécurité dans un port relevant de la juridiction d’un État membre lors des opérations de chargement et de déchargement ou d’une simple escale, y compris lorsqu’il n’est pas engagé dans des opérations de manutention de la cargaison;**

Amendement 79

Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 58

Texte proposé par la Commission

58) «alimentation électrique à quai», l’approvisionnement en électricité au moyen d’une interface normalisée des navires de mer ou des bateaux de navigation intérieure à quai;

Amendement

58) «alimentation électrique à quai», **la fourniture d’un service comprenant plusieurs éléments, y compris** l’approvisionnement en électricité au moyen d’une interface normalisée des navires de mer ou des bateaux de navigation intérieure à quai **au moyen d’une installation fixe, flottante ou mobile, y compris des batteries amovibles;**

Amendement 80

**Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 59**

Texte proposé par la Commission

59) «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;

Amendement

59) «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 **l’intermédiaire d’un protocole de communication électronique normalisé; il est possible de procéder à une recharge intelligente à une vitesse de recharge normale ainsi qu’au cours d’une recharge rapide par l’intermédiaire d’une réponse à des signaux de prix dynamiques ou d’une optimisation de la circulation de l’énergie;**

Amendement 81

**Proposition de règlement
Article 2 – alinéa 1 – point 59 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

59 bis) «véhicule électrique solaire», 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 et équipé de panneaux photovoltaïques intégrés au véhicule;

Amendement 82

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – alinéa 1 – tiret 1

Texte proposé par la Commission

– des stations de recharge pour véhicules utilitaires légers ouvertes au public soient déployées de manière proportionnelle à l'adoption de véhicules utilitaires légers électriques;

Amendement

– des stations de recharge pour véhicules utilitaires légers ouvertes au public soient déployées de manière proportionnelle à l'adoption de véhicules utilitaires légers électriques, *ce qui inclut les voitures particulières et les véhicules commerciaux légers;*

Amendement 83

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – alinéa 1 – tiret 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

– *dans les parcs de recharge situés dans les zones urbaines et le long du réseau central et du réseau global du RTE-T, au moins une station de recharge soit réservée aux véhicules utilitaires légers avec remorque, compte tenu des exigences particulières de ces véhicules en matière d'espace pour cargaison qu'ils utilisent;*

Amendement 84

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – alinéa 1 – tiret 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- ***un nombre suffisant de stations de recharge pour véhicules utilitaires légers ouvertes au public permettent d'effectuer des recharges intelligentes et bidirectionnelles;***

Amendement 85

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – alinéa 1 – tiret 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- ***les zones à forte densité de population et où l'adoption régionale de véhicules utilitaires légers électriques est élevée soient prises en compte de manière prioritaire en vue du développement du réseau et fassent l'objet d'objectifs plus ambitieux;***

Amendement 86

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point a

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

a) pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 1 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public ***si la part des véhicules électriques au sein d'un État membre par rapport au nombre total de véhicules attendu est supérieure à 10 %;*** et

pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 1,5 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public si la part des véhicules électriques au sein

d'un État membre par rapport au nombre total de véhicules attendu est supérieure à 7,5 % et inférieure à 10 %; et

pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 2 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public si la part des véhicules électriques au sein d'un État membre par rapport au nombre total de véhicules attendu est supérieure à 5 % et inférieure à 7,5 %; et

pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 2,5 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public si la part des véhicules électriques au sein d'un État membre par rapport au nombre total de véhicules attendu est supérieure à 2,5 % et inférieure à 5 %; et

pour chaque véhicule utilitaire léger électrique à batterie immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 3 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public si la part des véhicules électriques au sein d'un État membre par rapport au nombre total de véhicules attendu est inférieure à 2,5 %;

Amendement 87

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point b

Texte proposé par la Commission

b) pour chaque véhicule utilitaire léger hybride rechargeable immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins **0,66** kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public.

Amendement

b) pour chaque véhicule utilitaire léger hybride rechargeable immatriculé sur leur territoire, une puissance de sortie totale d'au moins 2 kW est fournie par des stations de recharge ouvertes au public;

Amendement 88

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) sans préjudice des points a) et c) du présent alinéa, les États membres veillent au déploiement d'un nombre minimal d'infrastructures de recharge au niveau national suffisant pour:

– 2 % de véhicules électriques par rapport au nombre total de véhicules attendu d'ici au 31 décembre 2025;

– 5 % de véhicules électriques par rapport au nombre total de véhicules attendu d'ici au 31 décembre 2027;

– 10 % de véhicules électriques par rapport au nombre total de véhicules attendu d'ici au 31 décembre 2030.

Amendement 89

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 2 – point a – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) le long du réseau central du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires légers et répondant aux exigences énoncées ci-après soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc:

a) le long du réseau central ***et du réseau global*** du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires légers et répondant aux exigences énoncées ci-après soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc:

Amendement 90

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 2 – point a – sous-point i

Texte proposé par la Commission

Amendement

i) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque parc de recharge fournit une

i) au plus tard le 31 décembre 2025, chaque parc de recharge fournit une

puissance de sortie d'au moins **300** kW et comprend au moins **une station** de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins **150** kW;

puissance de sortie d'au moins **600** kW et comprend au moins **deux stations** de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins **300** kW;

Amendement 91

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 2 – point a – sous-point ii

Texte proposé par la Commission

ii) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins **600** kW et comprend au moins **deux** stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins **150** kW;

Amendement

ii) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins **1 200** kW et comprend au moins **quatre** stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins **300** kW;

Amendement 92

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 2 – point b – partie introductive

Texte proposé par la Commission

b) **le long du réseau global du RTE-T**, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires légers **et** répondant aux exigences énoncées **ci-après** soient déployés **dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc**:

Amendement

b) **selon les catégories**, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires légers répondant aux exigences énoncées **au paragraphe 2, point a), sous-points i) et ii)**, soient déployés:

Amendement 93

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 2 – point b – sous-point i

Texte proposé par la Commission

i) **au plus tard le 31 décembre 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 300 kW et comprend au moins une station de**

Amendement

i) **dans un rayon de 5 km dans les zones urbaines**;

recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW;

Amendement 94

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 2 – point b – sous-point ii

Texte proposé par la Commission

ii) *au plus tard le 31 décembre 2035, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 600 kW et comprend au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 150 kW.*

Amendement

ii) *sur une route existante dans un rayon de 60 km dans les zones peu peuplées.*

Amendement 95

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 2 – alinéa 1 (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Les États membres peuvent compter les parcs de recharge des paragraphes 3 bis, quater et sexies du présent article pour atteindre les objectifs par catégorie.

Amendement 96

Proposition de règlement

Article 3 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Les États membres veillent à ce que les bâtiments commerciaux dotés d'une aire de stationnement publique répondent aux exigences pertinentes fixées par [la directive sur la performance énergétique des bâtiments].

Amendement 97

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 ter. *Les États membres veillent à ce que, d'ici 2030, au moins la moitié des places de stationnement ouvertes au public, généralement employées pour de longues durées de stationnement, permettent d'effectuer des recharges intelligentes et bidirectionnelles.*

Amendement 98

Proposition de règlement
Article 3 – paragraphe 3 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 quater. *Lorsqu'un parc de recharge dessert à la fois des véhicules utilitaires légers et des véhicules utilitaires lourds, le parc de recharge et les stations de recharge qu'il contient sont considérés comme une infrastructure de recharge ouverte au public pour les véhicules routiers utilitaires légers et les véhicules routiers utilitaires lourds, à condition que la capacité totale installée et le type de bornes de recharge soient conformes aux exigences pour les véhicules utilitaires légers et pour les véhicules utilitaires lourds.*

Amendement 99

Proposition de règlement
Article 4 – paragraphe 1 – point a – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

a) le long du réseau central du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et répondant aux exigences énoncées ci-après

a) le long du réseau central du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et répondant aux exigences énoncées ci-après

soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km entre chaque parc:

soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 60 km, **en tenant compte des conditions locales**, entre chaque parc:

Amendement 100

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point a – sous-point i

Texte proposé par la Commission

i) au plus tard le **31 décembre** 2025, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins **1 400** kW et comprend au moins **une station** de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;

Amendement

i) au plus tard le **1^{er} juillet** 2025, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins **5 000** kW et comprend au moins **quatre stations** de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 **kW et au moins quatre stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 800** kW;

Amendement 101

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point a – sous-point ii

Texte proposé par la Commission

ii) au plus tard le **31 décembre** 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins **3 500** kW et comprend au moins **deux** stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;

Amendement

ii) au plus tard le **1^{er} juillet** 2030, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins **6 500** kW et comprend au moins **quatre** stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins **1 200** kW;

Amendement 102

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point b – partie introductive

Texte proposé par la Commission

b) le long du réseau global du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public,

Amendement

b) le long du réseau global du RTE-T, des parcs de recharge ouverts au public,

réservés aux véhicules utilitaires lourds et répondant aux exigences énoncées ci-après soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 100 km entre chaque parc:

réservés aux véhicules utilitaires lourds et répondant aux exigences énoncées ci-après soient déployés dans chaque sens de circulation, à un intervalle maximal de 100 km, **en tenant compte des conditions locales**, entre chaque parc:

Amendement 103

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point b – sous-point i

Texte proposé par la Commission

i) au plus tard le **31 décembre 2030**, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 1 400 kW et comprend au moins **une station** de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;

Amendement

i) au plus tard le **1^{er} juillet 2027**, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 1 400 kW et comprend au moins **deux stations** de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW;

Amendement 104

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point b – sous-point ii

Texte proposé par la Commission

ii) au plus tard le **31 décembre 2035**, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins **3 500** kW et comprend au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins **350** kW;

Amendement

ii) au plus tard le **1^{er} juillet 2035**, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins **3 000** kW et comprend au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins **800** kW;

Amendement 105

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point b – sous-point ii bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

ii bis) au plus tard le 1^{er} juillet 2035, chaque parc de recharge fournit une puissance de sortie d'au moins 5 000 kW

et comprend au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 1 200 kW;

Amendement 106

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission

c) au plus tard le 31 décembre **2030**, chaque aire de stationnement sûre et sécurisée soit équipée d'au moins **une station** de recharge **réservée** aux véhicules utilitaires lourds **et** fournissant une puissance de sortie d'au moins 100 kW;

Amendement

c) au plus tard le 31 décembre **2025**, chaque aire de stationnement sûre et sécurisée soit équipée d'au moins **deux stations** de recharge **réservées** aux véhicules utilitaires lourds, fournissant une puissance de sortie d'au moins 100 kW **et permettant d'effectuer des recharges intelligentes et bidirectionnelles;**

Amendement 107

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) au plus tard le 31 décembre 2030, chaque aire de stationnement sûre et sécurisée soit équipée d'au moins quatre stations de recharge réservées aux véhicules utilitaires lourds, fournissant une puissance de sortie d'au moins 100 kW et permettant d'effectuer des recharges intelligentes et bidirectionnelles;

Amendement 108

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point d

Texte proposé par la Commission

d) au plus tard le 31 décembre 2025,

Amendement

d) au plus tard le 31 décembre 2025,

chaque nœud urbain soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins **600 kW**, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins **150 kW**;

chaque nœud urbain soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins **1 200 kW**, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins **300 kW**;

Amendement 109

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point e

Texte proposé par la Commission

e) au plus tard le **31 décembre 2030**, chaque nœud urbain soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins **1 200 kW**, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins **150 kW**.

Amendement

e) au plus tard le **1^{er} juillet 2030**, chaque nœud urbain soit équipé de points de recharge ouverts au public, réservés aux véhicules utilitaires lourds et fournissant une puissance de sortie cumulée d'au moins **2 400 kW**, fournie par des stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins **150 kW** **et au moins deux stations de recharge d'une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW**.

Amendement 110

Proposition de règlement

Article 4 – paragraphe 1 – point e bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

e bis) au plus tard le 31 décembre 2025, dans chaque centre logistique, au moins 20 % des stations de chargement soient équipées de points de recharge ouverts au public réservés aux véhicules utilitaires lourds fournissant une puissance de sortie individuelle d'au moins 350 kW, et à ce qu'au moins 40 % des stations de chargement le soient pour le 31 décembre 2030 au plus tard.

Amendement 111

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. La Commission est habilitée à adopter des actes délégués en conformité avec l'article 20 pour modifier le présent règlement en ce qui concerne l'augmentation de la puissance de sortie individuelle mentionnée dans le présent article à au moins 800 kW, à condition que les spécifications techniques générales soient complétées en conséquence à l'annexe II.

Amendement 112

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

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

2. Les États membres voisins ***prennent les mesures nécessaires pour veiller*** à ce que les intervalles maximaux visés aux points a) et b) ne soient pas dépassés pour les tronçons transfrontaliers du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T.

Amendement 113

Proposition de règlement Article 4 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Lorsqu'une station de recharge destinée aux véhicules utilitaires lourds dessert les deux sens de circulation, sur des routes à faible densité de trafic, elle est considérée comme satisfaisant aux exigences du présent article pour les deux sens, à condition que la capacité totale

installée et le nombre de bornes de recharge soient celles requises pour un sens de circulation.

Amendement 114

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 2 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

2. Aux points de recharge ouverts au public qu'ils exploitent, les exploitants de points de recharge donnent aux utilisateurs finals la possibilité d'effectuer une recharge ad hoc de leur véhicule électrique au moyen d'un instrument de paiement largement utilisé dans l'Union. À cette fin:

Amendement

2. Aux points de recharge ouverts au public qu'ils exploitent ***et qui sont déployés à compter de la date visée à l'article 24***, les exploitants de points de recharge donnent aux utilisateurs finals la possibilité d'effectuer une recharge ad hoc de leur véhicule électrique au moyen d'un instrument de paiement largement utilisé dans l'Union. À cette fin, ***ils acceptent les paiements électroniques au moyen de terminaux et d'appareils utilisés pour les services de paiement, au moins à l'aide de cartes de paiement, sans préjudice de l'intégration d'autres options de paiement;***

Amendement 115

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 2 – point a

Texte proposé par la Commission

a) ***dans les stations de recharge ouvertes au public dont la puissance de sortie est inférieure à 50 kW, déployées à partir de la date visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge 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:***

i) ***les lecteurs de cartes de paiement;***

Amendement

supprimé

ii) les dispositifs munis d'une fonctionnalité sans contact et permettant au moins de lire les cartes de paiement;

iii) les dispositifs connectés à l'internet permettant, par exemple, de générer et d'utiliser spécifiquement un code QR pour l'opération de paiement;

Amendement 116

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 2 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) dans les stations de recharge ouvertes au public dont la puissance de sortie est égale ou supérieure à 50 kW, déployées à partir de la date visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge 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:

supprimé

i) les lecteurs de cartes de paiement;

ii) les dispositifs munis d'une fonctionnalité sans contact et permettant au moins de lire les cartes de paiement.

Amendement 117

Proposition de règlement

Article 5 – paragraphe 2 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

À partir du 1^{er} janvier 2027, les exploitants de points de recharge veillent à ce que toutes les stations de recharge ouvertes au public dont la puissance de sortie est égale ou supérieure à 50 kW qu'ils exploitent soient conformes à l'exigence énoncée au point b).

supprimé

Amendement 118

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 2 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

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.

Amendement 119

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Les prix facturés par les exploitants de points de recharge ouverts au public sont raisonnables, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires. Les exploitants de points de recharge ouverts au public s'abstiennent de toute discrimination entre les prix facturés aux utilisateurs finals et les prix facturés aux prestataires de services de mobilité, et entre les prix facturés aux différents prestataires de services de mobilité. Le cas échéant, le niveau des prix ne peut être différencié que de manière proportionnée, sur la base d'une justification objective.

Amendement

4. **Les exploitants de points de recharge ouverts au public veillent à ce que tout prestataire de services de mobilité ait accès de manière non discriminatoire aux stations de recharge qu'ils exploitent.** Les prix facturés par les exploitants de points de recharge ouverts au public sont raisonnables, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires **et sont basés uniquement sur l'électricité consommée par le véhicule, une pénalité de blocage pouvant néanmoins être appliquée.** Les exploitants de points de recharge ouverts au public s'abstiennent de toute discrimination entre les prix facturés aux utilisateurs finals et les prix facturés aux prestataires de services de mobilité, et entre les prix facturés aux différents prestataires de services de mobilité. Le cas échéant, **par exemple lorsque les points de recharge sont exploités par des communautés d'énergie renouvelable,** le niveau des prix ne peut être différencié que de manière **transparente et** proportionnée, sur la base d'une justification objective. **Les États membres prennent les mesures nécessaires pour fournir un cadre réglementaire adéquat qui favorise les**

investissements et la libre concurrence en faveur de l'efficacité et du déploiement de points de recharge.

Amendement 120

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Les États membres habilite des autorités de régulation nationales à adopter des mesures pour veiller à ce que les prix ne gonflent pas en fonction, entre autres, de la distance par rapport au prochain chargeur, du niveau de charge de la batterie, de la marque du véhicule ou de la participation à un système de paiement reposant sur un contrat. Les autorités de régulation nationales surveillent les prix et les pratiques des fabricants de véhicules et des exploitants de points de recharge, envisagent la mise en place de mesures appropriées en vue de préserver la concurrence et la protection des consommateurs et font également régulièrement rapport à la Commission.

Amendement 121

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 5 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. Les exploitants de points de recharge affichent clairement le prix ad hoc et tous ses éléments dans toutes les stations de recharge ouvertes au public qu'ils exploitent, de sorte qu'ils soient connus des utilisateurs finals avant le démarrage d'une session de recharge. ***Les exploitants de points de recharge affichent clairement au moins les éléments de prix suivants, s'ils sont d'application dans la station de***

5. Les exploitants de points de recharge affichent clairement le prix ad hoc et tous ses éléments dans toutes les stations de recharge ouvertes au public qu'ils exploitent, de sorte qu'ils soient connus des utilisateurs finals avant le démarrage d'une session de recharge.

recharge:

Amendement 122

**Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 5 – tiret 1**

Texte proposé par la Commission

Amendement

– *le prix par session,* ***supprimé***

Amendement 123

**Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 5 – tiret 2**

Texte proposé par la Commission

Amendement

– *le prix par minute,* ***supprimé***

Amendement 124

**Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 5 bis (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 bis. Outre les prix de recharge ad hoc, sont affichés également les prix par kWh pour une recharge contractuelle. Sont affichés séparément et de manière transparente les éléments de prix supplémentaires, destinés à orienter le stationnement ou le comportement en matière de recharge.

Amendement 125

**Proposition de règlement
Article 5 – paragraphe 5 ter (nouveau)**

Texte proposé par la Commission

Amendement

5 ter. À partir de la date visée à

l'article 24, les exploitants de stations de recharge qui satisfont aux exigences du présent règlement affichent clairement, en ligne notamment, que la station fait partie du réseau européen d'infrastructures pour carburants alternatifs. La Commission est habilitée à adopter un acte délégué conformément à l'article 20 établissant les spécifications concernant cet affichage harmonisé au moyen d'une signalisation et d'un symbole, y compris à tout le moins l'emblème de l'Union, ainsi que de l'intitulé du présent règlement et d'informations dans le cas où le point de recharge a bénéficié directement ou indirectement d'un financement européen, de même que d'autres informations pertinentes en lien avec le règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil^{1 bis} et d'autres instruments de financement spécifiques à l'Union.

^{1 bis} Règlement (UE) 2021/1060 du Parlement européen et du Conseil du 24 juin 2021 portant dispositions communes relatives au Fonds européen de développement régional, au Fonds social européen plus, au Fonds de cohésion, au Fonds pour une transition juste et au Fonds européen pour les affaires maritimes, la pêche et l'aquaculture, et établissant les règles financières applicables à ces Fonds et au Fonds «Asile, migration et intégration», au Fonds pour la sécurité intérieure et à l'instrument relatif à la gestion des frontières et à la politique des visas.

Amendement 126

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 6

Texte proposé par la Commission

Amendement

6. Les prix facturés par les prestataires

6. Les prix facturés par les prestataires

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

de services de mobilité aux utilisateurs finals sont raisonnables, transparents et non discriminatoires. Les prestataires de services de mobilité mettent à la disposition des utilisateurs finals toutes les informations relatives aux prix pratiqués, avant le démarrage de la session de recharge, et spécifiques à leur session de recharge prévue, par l'intermédiaire de moyens électroniques librement disponibles et largement pris en charge, en distinguant clairement les éléments de prix facturés par l'exploitant du point de recharge, 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 exemple pour des services d'étalonnage, les pertes d'efficacité ou* l'itinérance transfrontière de la recharge électrique.

Amendement 127

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 7

Texte proposé par la Commission

7. À partir de la date visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge ouverts au public qu'ils exploitent soient des points de recharge connectés.

Amendement

7. À partir de la date visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge ouverts au public ***nouvellement construits ou rénovés*** qu'ils exploitent soient des points de recharge connectés ***et comprennent une fonctionnalité d'itinérance électronique, et à ce que leur emplacement et leur statut opérationnel soient consultables en ligne par le public. Tous les points de recharge existants doivent satisfaire à cette exigence d'ici le 1^{er} janvier 2025.***

Amendement 128

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 8

Texte proposé par la Commission

8. À partir de la date visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge électrique **normaux** ouverts au public qu'ils exploitent permettent la recharge intelligente.

Amendement

8. À partir de la date visée à l'article 24, les exploitants de points de recharge veillent à ce que tous les points de recharge électrique ouverts au public **nouvellement construits** qu'ils exploitent permettent la recharge intelligente. **Tous les points de recharge existants doivent satisfaire à cette exigence d'ici le 1^{er} janvier 2025. Outre la disposition énoncée à l'article 14, paragraphe 4, les points de recharge ouverts au public normaux permettent la recharge bidirectionnelle à partir de la date visée à l'article 24.**

Amendement 129

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 9

Texte proposé par la Commission

9. **Les** États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'une signalisation appropriée soit déployée **dans les aires de stationnement et de repos** du réseau routier RTE-T où sont installées des infrastructures pour carburants alternatifs, afin de permettre de repérer facilement le lieu exact où se situe l'infrastructure pour carburants alternatifs.

Amendement

9. **À partir de la date visée à l'article 24, les** États membres prennent les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'une signalisation appropriée soit déployée **le long** du réseau routier RTE-T où sont installées des infrastructures pour carburants alternatifs, afin de permettre de repérer facilement le lieu exact où se situe l'infrastructure pour carburants alternatifs. **Une signalisation est également déployée à l'endroit où une telle infrastructure pour carburants alternatifs est installée.**

Amendement 130

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

11 bis. Les exploitants de points de recharge mettent à disposition les renseignements qu'ils reçoivent de la part des gestionnaires de réseau de transport et des fournisseurs d'électricité ou via leur propre production d'électricité au sujet de la part d'électricité renouvelable fournie par les points de recharge qu'ils exploitent, ainsi que des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'électricité que ces points de recharge fournissent, conformément aux dispositions de l'annexe I de la directive 2019/944.

Ces renseignements sont transmis aux utilisateurs finals de manière numérique, y compris par l'intermédiaire des ordinateurs de bord et applications embarquées ou sur le point de recharge, ainsi qu'à toutes les parties prenantes conformément aux dispositions énoncées à l'article 18 du présent règlement.

Amendement 131

Proposition de règlement Article 5 – paragraphe 11 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

11 ter. Les exploitants veillent à ce que les points de recharge qu'ils exploitent fonctionnent correctement tout au long de leur cycle de vie commercial, à ce que les exigences énoncées aux paragraphes 2 à 5 soient mises à la disposition des utilisateurs finals en permanence et à ce que les données soient disponibles conformément à l'article 18 du présent règlement.

Amendement 132

Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

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

Amendement 133

Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 2

Texte proposé par la Commission

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, d'une capacité minimale de 2 t/jour et équipées d'un distributeur d'au moins 700 bars, soient déployées à un intervalle maximal de 150 km le long du réseau central du RTE-T **et du réseau global du RTE-T**. L'hydrogène liquide est mis à disposition dans des stations de ravitaillement ouvertes au public déployées à un intervalle maximal de **450** km.

Amendement 134

Proposition de règlement
Article 6 – paragraphe 1 – alinéa 3

Texte proposé par la Commission

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. Une analyse du lieu idéal pour ces stations de ravitaillement est effectuée; elle prend notamment en

Amendement

1. Les États membres veillent à ce que, sur leur territoire, un nombre minimal de stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public soient mises en place au plus tard le 31 décembre **2027**.

Amendement

À cette fin, les États membres veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre **2027**, des stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public, d'une capacité minimale de 2 t/jour et équipées d'un distributeur d'au moins 700 bars, soient déployées à un intervalle maximal de 150 km le long du réseau central du RTE-T. L'hydrogène liquide est mis à disposition dans des stations de ravitaillement ouvertes au public déployées à un intervalle maximal de **350** km.

Amendement

Les États membres veillent à ce que, au plus tard le 31 décembre **2027**, au moins une station de ravitaillement en hydrogène ouverte au public soit déployée dans chaque nœud urbain. Une analyse du lieu idéal pour ces stations de ravitaillement est effectuée; elle prend notamment en

considération le déploiement de ces stations dans des pôles multimodaux où d'autres modes de transport pourraient également être intégrés.

considération le déploiement de ces stations dans des pôles multimodaux où d'autres modes de transport pourraient également être intégrés.

Amendement 135

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

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 et **du réseau global du RTE-T**.

Amendement

2. Les États membres voisins **prennent les mesures nécessaires pour veiller** 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. **Il convient que la Commission prenne les mesures nécessaires pour assurer la coopération avec les pays tiers, notamment les candidats à l'adhésion à l'Union et les pays tiers dans lesquels se trouvent des couloirs de transit reliant des États membres.**

Amendement 136

Proposition de règlement Article 6 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. L'exploitant d'une station de ravitaillement ouverte au public ou, lorsque l'exploitant n'en est pas le propriétaire, le propriétaire de cette station veille, selon les modalités convenues entre eux, à ce que la station **soit conçue de manière à pouvoir** être utilisée par des véhicules utilitaires légers **et** des véhicules utilitaires lourds. Dans les terminaux de fret, les exploitants ou les propriétaires de ces stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public veillent à ce que ces stations distribuent également de l'hydrogène

Amendement

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 **puisse** être utilisée **tant** par des véhicules utilitaires légers **que par** des véhicules utilitaires lourds. Dans les terminaux de fret, les exploitants ou les propriétaires de ces stations de ravitaillement en hydrogène ouvertes au public veillent à ce que ces stations distribuent également de l'hydrogène

liquide.

liquide.

Amendement 137

Proposition de règlement Article 7 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. Les prix facturés par les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public sont raisonnables, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires. Les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public s'abstiennent de toute discrimination entre les prix facturés aux utilisateurs finals et les prix facturés aux prestataires de services de mobilité, et entre les prix facturés aux différents prestataires de services de mobilité. Le cas échéant, le niveau des prix ne peut être différencié que sur la base d'une justification objective.

Amendement

2. Les prix facturés par les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public sont raisonnables, aisément et clairement comparables, transparents et non discriminatoires. Les exploitants de points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public s'abstiennent de toute discrimination entre les prix facturés aux utilisateurs finals et les prix facturés aux prestataires de services de mobilité, et entre les prix facturés aux différents prestataires de services de mobilité. Le cas échéant, le niveau des prix ne peut être différencié que ***d'une manière transparente et proportionnée***, sur la base d'une justification objective.

Amendement 138

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 1 – alinéa 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres veillent à ce qu'une quantité minimale d'alimentation électrique à quai pour les porte-conteneurs de mer et les navires à passagers de mer soit fournie dans les ports maritimes. À cette fin, les États membres prennent les mesures nécessaires pour que, ***au plus tard le 1^{er} janvier 2030***:

Amendement

1. Les États membres veillent à ce qu'une quantité minimale d'alimentation électrique à quai pour les porte-conteneurs de mer et les navires à passagers de mer soit fournie dans les ports maritimes. À cette fin, les États membres prennent les mesures nécessaires pour que ***les gestionnaires des ports fassent en sorte que***:

Amendement 139

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point a

Texte proposé par la Commission

a) *les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T dont le nombre annuel moyen d'escales effectuées au cours des trois dernières années par des porte-conteneurs de mer de plus de 5 000 tonnes de jauge brute est supérieur à 50 disposent d'une puissance de sortie à quai suffisante pour satisfaire au moins 90 % de cette demande;*

Amendement

a) *au plus tard le 1^{er} janvier 2025, tous les ports maritimes disposent d'une puissance de sortie à quai suffisante pour satisfaire la demande des navires à passagers et des porte-conteneurs de mer de plus de 400 tonnes de jauge brute;*

Amendement 140

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 1 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

b) *les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T dont le nombre annuel moyen d'escales effectuées au cours des trois dernières années par des navires rouliers à passagers de mer et des engins à passagers à grande vitesse de mer de plus de 5 000 tonnes de jauge brute est supérieur à 40 disposent d'une puissance de sortie à quai suffisante pour satisfaire au moins 90 % de cette demande;*

Amendement

b) *au plus tard le 1^{er} janvier 2030, tous les ports maritimes disposent d'une puissance de sortie à quai suffisante pour satisfaire la demande des tous les autres types de navires de plus de 400 tonnes de jauge brute;*

Amendement 141

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 1 – point c

Texte proposé par la Commission

c) *les ports maritimes du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T dont le nombre annuel moyen d'escales effectuées au cours des trois*

Amendement

c) *les exigences en matière de puissance de sortie puissent être satisfaites au moyen de capacités adéquates fournies par diverses*

dernières années par des navires à passagers autres que des navires rouliers à passagers et des engins à passagers à grande vitesse de plus de 5 000 tonnes de jauge brute est supérieur à 25 disposent d'une puissance de sortie à quai suffisante pour satisfaire au moins 90 % de cette demande.

technologies d'électricité à quai, telles qu'une alimentation électrique à quai, des batteries échangeables ou des centrales électriques flottantes;

Amendement 142

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 1 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) les autorités portuaires puissent décider, sur autorisation de l'État membre concerné, de ne pas mettre en œuvre les points a) à c) dans tous les terminaux, en fonction de la demande.

Amendement 143

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Lors de la détermination **du nombre d'escalés**, il n'est pas tenu compte des escalés suivantes:

2. Lors de la détermination **de la demande**, il n'est pas tenu compte des escalés suivantes:

Amendement 144

Proposition de règlement

Article 9 – paragraphe 2 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) plusieurs courtes escalés, ne dépassant pas la limite de temps visée au point a), effectuées pour charger et décharger dans différents terminaux dans le même port.

Amendement 145

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Lorsque les ports maritimes **du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T sont situés sur une île qui n'est pas directement raccordée au réseau électrique, le paragraphe 1 ne s'applique pas tant qu'un tel raccordement n'a pas été achevé ou qu'il n'existe pas suffisamment de capacité produite localement à partir de sources d'énergie propres.**

Amendement

3. Lorsque les ports maritimes **sont situés sur une île ou dans une région ultrapériphérique, les États membres autorisent les autorités régionales à définir un plan d'action pour le déploiement de suffisamment de capacité de réseau et de capacité supplémentaire produite localement à partir de sources d'énergie renouvelables pour satisfaire à la demande, y compris par l'intermédiaire de systèmes intégrés d'énergie, du stockage et de la participation active de la demande. Par dérogation, les besoins en électricité à quai peuvent être couverts par le réseau électrique si les coûts sont disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement.**

Amendement 146

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Les États membres veillent à ce que les gestionnaires des ports fassent en sorte qu'un nombre satisfaisant de stations de recharge proportionné à la demande de navires à batterie soit mis à disposition dans tous les ports maritimes. Au moins un point de recharge disposant d'une puissance de sortie suffisante est installé dans tous les ports maritimes pour le 1^{er} janvier 2025 au plus tard.

Amendement 147

Proposition de règlement Article 9 – paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 ter. *Les États membres font en sorte que les gestionnaires des ports puissent bénéficier de financements nationaux et de l'Union pour déployer les infrastructures requises. Les gestionnaires des ports sont également habilités à demander une dérogation à la directive 2019/944 auprès des autorités de régulation nationales, ce afin de leur permettre de récupérer, par la voie tarifaire, les coûts d'investissement liés à l'ajout nécessaire, dans les ports, de suffisamment de capacité de réseau et de connexions au réseau, d'une réserve d'énergie et d'une conversion de fréquence.*

Amendement 148

Proposition de règlement Article 10 – alinéa 1 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) au moins ***une installation fournissant une alimentation électrique à quai aux bateaux de navigation intérieure*** soit ***déployée*** dans tous les ports de navigation intérieure du réseau ***global*** du RTE-T au plus tard le 1^{er} janvier ***2030***.

b) au moins ***un point de recharge disposant d'une puissance de sortie appropriée pour les bateaux à batterie*** soit ***déployé*** dans tous les ports de navigation intérieure du réseau ***central*** du RTE-T au plus tard le 1^{er} janvier ***2025***. ***Les États membres veillent à ce qu'un nombre suffisant de stations de recharge, proportionné à la demande de bateaux à batterie, soit mis à disposition dans les ports.***

Amendement 149

Proposition de règlement
Article 10 – alinéa 1 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b bis) les ports disposent d'une capacité de réseau, d'une connexion au réseau, d'une réserve d'énergie et d'une conversion de fréquence qui soient suffisantes.

Amendement 150

Proposition de règlement
Article 11 – titre

Texte proposé par la Commission

Amendement

Objectifs pour l'approvisionnement en GNL dans les ports maritimes

Objectifs pour l'approvisionnement en GNL, ***en hydrogène et en ammoniac*** dans les ports maritimes

Amendement 151

Proposition de règlement
Article 11 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1. ***Les États membres veillent à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL soient mis en place dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T visés au paragraphe 2 pour permettre la circulation des navires de mer sur l'ensemble du réseau central du RTE-T au plus tard le 1^{er} janvier 2025. Les États membres coopèrent avec les États membres voisins lorsque cela est nécessaire pour assurer une couverture adéquate du réseau central du RTE-T.***

1. ***Comme l'exige la législation actuellement en vigueur, les États membres veillent à ce qu'un nombre approprié de points de ravitaillement en GNL soient mis en place dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T visés au paragraphe 2 uniquement lorsqu'il existe une demande, à moins que les coûts ne soient disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement, et ce, au plus tard le 1^{er} janvier 2025. Les États membres coopèrent avec les États membres voisins lorsque cela est nécessaire pour assurer une couverture adéquate du réseau central du RTE-T.***

Amendement 152

Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les États membres veillent à ce qu'un nombre suffisant de points de ravitaillement en hydrogène et en ammoniac soient mis en place dans les ports maritimes visés au paragraphe 2 pour permettre la circulation des navires de mer dans l'ensemble de l'Union au plus tard le 1^{er} janvier 2030. Les États membres coopèrent avec les États membres voisins lorsque cela est nécessaire pour assurer une couverture adéquate.

Amendement 153

Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les États membres désignent dans leurs cadres d'action nationaux les ports maritimes du réseau central du RTE-T qui devront donner accès aux points de ravitaillement en GNL visés au paragraphe 1, en tenant compte également des évolutions et besoins réels ***du marché.***

2. Les États membres désignent dans leurs cadres d'action nationaux les ports maritimes du réseau central du RTE-T qui devront donner accès aux points de ravitaillement en GNL visés au paragraphe 1, en tenant compte également des évolutions et besoins réels ***en ravitaillement.***

Amendement 154

Proposition de règlement Article 11 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Les États membres désignent dans leurs cadres d'action nationaux les ports maritimes qui devront donner accès aux

points de ravitaillement en hydrogène et en ammoniac visés au paragraphe 1, en tenant compte également des évolutions et besoins réels en ravitaillement.

Amendement 155

Proposition de règlement

Article 12 – paragraphe 1 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

1. Les États membres veillent à ce que les entités gestionnaires d'aéroports de tous les aéroports ***du réseau central et du réseau global du RTE-T*** assurent la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement:

Amendement

1. Les États membres veillent à ce que les entités gestionnaires d'aéroports de tous les aéroports assurent la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement:

Amendement 156

Proposition de règlement

Article 12 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux postes de stationnement à court terme tels que les postes de dégivrage ou les postes de stationnement dans les zones militaires.

Amendement 157

Proposition de règlement

Article 12 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. ***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 en tant

Amendement

2. ***Pour le*** 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 en tant

qu'énergie renouvelable.

qu'énergie renouvelable.

Amendement 158

Proposition de règlement

Article 12 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. À compter de la date d'entrée en vigueur du présent règlement, les États membres veillent à ce que les entités gestionnaires d'aéroports de tous les aéroports mettent à disposition le bon nombre de stations de recharge électrique et/ou d'autres carburants alternatifs durables pour les services d'assistance en escale, ainsi que des points de recharge électrique pour le stationnement de longue durée conformément à l'article 3, dotés de capacité de recharge intelligente et bidirectionnelle, et que les entités gestionnaires d'aéroports de tous les aéroports autorisent l'installation de stations de recharge électrique supplémentaires pour d'autres prestataires de services, tels que des services de logistique et de livraison, ainsi que pour des entreprises de location de véhicules, y compris des stations de recharge rapide et super rapide.

Amendement 159

Proposition de règlement

Article 12 – paragraphe 2 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 ter. Au plus tard le 1^{er} janvier 2030, les États membres veillent à ce que les entités gestionnaires d'aéroports de tous les aéroports assurent la fourniture d'électricité renouvelable supplémentaire et/ou d'autres carburants alternatifs durables à tous les véhicules terrestres employés dans les aéroports.

Amendement 160

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 2 quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 quater. Au plus tard le 1^{er} janvier 2030, les États membres veillent à ce que les entités gestionnaires d'aéroports de tous les aéroports mettent à disposition le bon nombre de stations de recharge électrique et de stations de ravitaillement pour fournir les services visés au paragraphe 2 bis du présent article.

Amendement 161

Proposition de règlement Article 12 – paragraphe 2 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 quinquies. Lorsque les aéroports sont situés sur une île ou dans une région ultrapériphérique, où il n'est pas possible de disposer d'une capacité suffisante produite localement à partir de sources d'énergie renouvelable combinée à, entre autres, des services de stockage ou de participation active de la demande, et qui n'est pas raccordée au réseau électrique, le paragraphe 1 ne s'applique pas tant qu'un tel raccordement n'a pas été achevé, et ne s'applique pas du tout si les coûts sont disproportionnés par rapport aux avantages, y compris les avantages pour l'environnement.

Amendement 162

Proposition de règlement Article 12 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Article 12 bis

Objectifs pour les infrastructures pour les lignes ferroviaires

1. **Les États membres assurent la mise en place d'une infrastructure suffisante pour permettre aux lignes ferroviaires de l'Union d'être totalement électrifiées, comme le disposent les objectifs [fixés à l'article 5 du règlement relatif au RTE-T].**
2. **Aux endroits où il est impossible d'électrifier les lignes ferroviaires, les États membres assurent la mise en place d'une infrastructure suffisante pour permettre l'utilisation de systèmes de propulsion alternatifs, tels que l'hydrogène, sur les lignes qui ne sont pas électrifiées.**
3. **Les États membres veillent à ce que, lorsque des décisions au sujet des infrastructures à déployer pour se conformer au paragraphe 2 sont prises, le principe de primauté de l'efficacité énergétique soit pleinement pris en considération.**
4. **Le paragraphe 1 ne s'applique pas aux réseaux isolés.**

Amendement 163

**Proposition de règlement
Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 1**

Texte proposé par la Commission

1. Au plus tard le 1^{er} janvier 2024, chaque État membre élabore et transmet à la Commission un projet de cadre d'action national pour le développement du marché relatif aux carburants alternatifs dans le secteur des transports et le déploiement des infrastructures correspondantes.

Amendement

1. Au plus tard le 1^{er} janvier 2024, chaque État membre, **conjointement avec les autorités nationales et les collectivités régionales et locales**, 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, *en veillant à la neutralité technologique pour les technologies qui sont nécessaires pour parvenir à la neutralité climatique. Le cadre d'action national doit être basé sur des parts de marché et de trafic détaillées, notamment pour le trafic de transit, ainsi que sur le suivi des données, et inclure des projections détaillées concernant le marché.*

Amendement 164

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point a

Texte proposé par la Commission

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;

Amendement

a) une évaluation de la situation actuelle et des perspectives de développement du marché en ce qui concerne les *infrastructures pour* carburants alternatifs, *notamment pour les véhicules utilitaires lourds et dans les secteurs aérien et maritime*, ainsi *qu'une étude de faisabilité relative au déploiement des infrastructures pertinentes*, compte tenu de l'accès intermodal aux infrastructures pour carburants alternatifs et, le cas échéant, de la continuité transfrontalière *et de la mobilité et l'accessibilité dans les régions ultrapériphériques, y compris la liaison avec le continent*;

Amendement 165

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point a bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

a bis) la mise en œuvre des principes d'efficacité au regard des coûts et de primauté de l'efficacité énergétique,

conformément à l'article 3, paragraphe 1, point b), de la directive 2012/27/UE, dans toutes les décisions pertinentes en matière de politique publique, de planification et d'investissement. En particulier, les États membres tiennent compte des gains d'efficacité pouvant être obtenus par l'intermédiaire, entre autres, de l'utilisation d'autres carburants, y compris de la prise en considération de l'efficacité énergétique du puits à la roue de différentes technologies, du transfert modal, de l'accroissement de l'utilisation des transports publics, de la croissance de la mobilité partagée, du placement optimisé des infrastructures de recharge et de ravitaillement, ainsi que de l'utilisation optimisée de ces infrastructures;

Amendement 166

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point b

Texte proposé par la Commission

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;

Amendement

b) les objectifs chiffrés et les objectifs nationaux en vertu des articles 3, 4, **5**, 6, 8, 9, 10, 11, **12** et **12 bis** pour lesquels des objectifs nationaux contraignants sont fixés dans le présent règlement;

Amendement 167

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point d

Texte proposé par la Commission

d) les politiques et mesures nécessaires pour garantir la réalisation des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux visés aux points b) et c) du présent paragraphe;

Amendement

d) les politiques et mesures nécessaires pour garantir la réalisation des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux visés aux points b) et c) du présent paragraphe, **assorties d'une évaluation des investissements nécessaires;**

Amendement 168

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point g bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

g bis) les objectifs nationaux et les mesures visant à promouvoir les infrastructures pour carburants alternatifs: dans les zones urbaines pour les véhicules utilitaires légers, pour lesquels des objectifs contraignants sont définis à l'article 4 du présent règlement, et aussi bien pour les véhicules utilitaires légers que pour les véhicules utilitaires lourds pour lesquels aucun objectif contraignant n'est défini dans le présent règlement, notamment pour ce qui est des points de recharge ouverts au public, tels que ceux installés dans les parkings et dans les zones commerciales;

Amendement 169

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point h

Texte proposé par la Commission

Amendement

h) les mesures visant à promouvoir un nombre suffisant de points de recharge électrique à haute puissance ouverts au public;

h) les mesures visant à promouvoir un nombre suffisant de points de recharge électrique à haute puissance ouverts au public ***aussi bien pour les véhicules utilitaires légers que pour les véhicules utilitaires lourds, en garantissant une couverture adéquate dans les zones à forte densité de population;***

Amendement 170

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point i

Texte proposé par la Commission

i) les mesures nécessaires pour garantir que le déploiement et l'exploitation de points de recharge, y compris la répartition géographique des points de recharge bidirectionnelle, **contribuent** à la flexibilité du système énergétique et à la pénétration de l'électricité renouvelable dans le réseau électrique;

Amendement

i) les mesures nécessaires pour garantir que le déploiement et l'exploitation de points de recharge, y compris la répartition géographique des points de recharge **intelligente et bidirectionnelle, permettent aux véhicules électriques de contribuer** à la flexibilité du système énergétique et à la pénétration de l'électricité renouvelable dans le réseau électrique, **en tenant compte de tous les types de points de recharge, qu'ils soient publics ou privés, sur la base de l'évaluation menée en vertu de l'article 14, paragraphe 3;**

Amendement 171

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

i bis) une évaluation de la situation actuelle et des perspectives de développement de la capacité du réseau, et des mesures visant à améliorer la résilience du réseau, y compris un plan financier;

Amendement 172

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point j bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

j bis) les mesures visant à garantir que les nouveaux points de recharge et de ravitaillement ouverts au public, ainsi que les moyens de transport fonctionnant au carburant alternatif, en particulier le transport public, sont à la portée de toutes les bourses et accessibles à tous les

utilisateurs;

Amendement 173

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point k

Texte proposé par la Commission

k) les mesures visant à lever les éventuels obstacles en ce qui concerne la planification, l'octroi d'autorisations et l'acquisition d'infrastructures pour carburants alternatifs;

Amendement

k) les mesures visant à lever les éventuels obstacles en ce qui concerne la planification, l'octroi d'autorisations et l'acquisition d'infrastructures pour carburants alternatifs ***et à limiter le délai entre la demande initiale et le déploiement effectif à un maximum de 6 mois, dans le respect des procédures de consultation des parties prenantes et d'analyse de l'incidence environnementale. Le cas échéant, la procédure de demande est intégralement numérisée;***

Amendement 174

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point k bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

k bis) les mesures pour garantir que la couverture en infrastructures de carburants alternatifs ouvertes au public disponibles au niveau national tient compte de la densité de population et du nombre d'immatriculations de véhicules fonctionnant avec des carburants alternatifs, tels que définis à l'article 2, dans la zone locale, sur la base du niveau NUTS 3, conformément à la dernière classification NUTS;

Amendement 175

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point k ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

k ter) des mesures visant à garantir que les petites et moyennes entreprises (PME) peuvent tirer pleinement parti du développement d'infrastructures pour carburants alternatifs dans leur triple rôle de productrices, d'exploitantes et d'utilisatrices;

Amendement 176

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point k quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

k quater) des mesures visant à soutenir le déploiement de points de recharge par des communautés d'énergie renouvelable, notamment dans les zones faiblement peuplées;

Amendement 177

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point l

Texte proposé par la Commission

Amendement

l) un plan de déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans les aéroports à d'autres fins que la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement, en particulier pour la recharge électrique et le ravitaillement en hydrogène des aéronefs;

l) un plan de déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans les aéroports à d'autres fins que la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement, en particulier pour la recharge électrique et le ravitaillement en hydrogène ***et autres carburants durables renouvelables*** des aéronefs;

Amendement 178

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point n

Texte proposé par la Commission

n) un plan de déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports maritimes à d'autres fins que le ravitaillement en GNL et l'alimentation électrique à quai des navires de mer, en particulier pour l'hydrogène, *l'ammoniac* et l'électricité;

Amendement

n) un plan de déploiement des infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports maritimes à d'autres fins que le ravitaillement en GNL et l'alimentation électrique à quai des navires de mer, en particulier pour l'hydrogène, *les carburants dérivés de l'hydrogène* et l'électricité;

Amendement 179

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point p bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

p bis) une cartographie des lieux appropriés pour l'aménagement de sites à capacité renouvelable dont le réseau dispose d'une capacité suffisante et une modélisation de la future demande de recharge. Ces informations sont mises à la disposition du public;

Amendement 180

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point p ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

p ter) des mesures visant à garantir que le raccordement au réseau et la capacité énergétique tiennent compte du nombre de parcs de recharge attendus à l'avenir à la suite de l'accroissement de la quantité de véhicules électriques;

Amendement 181

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point p quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

p quater) les mesures et les investissements visant à soutenir le déploiement de capacités de production d'électricité en général ainsi qu'à partir de sources renouvelables en particulier et à fournir de l'électricité aux stations de recharge, ainsi que les mesures visant à produire de l'hydrogène et des carburants dérivés de l'hydrogène pour les stations de ravitaillement, y compris des capacités de production d'électricité dans les aéroports et les ports, notamment dans les îles;

Amendement 182

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point p quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

p quinquies) un plan d'investissement et de financement complet définissant les investissements nécessaires pour atteindre les objectifs fixés dans le cadre d'action national et qui inclut également les infrastructures connexes;

Amendement 183

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 – point p sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

p sexies) un plan de déploiement pour les raccordements au réseau et la capacité de réseau, y compris l'électricité à quai dans les ports maritimes.

Amendement 184

Proposition de règlement

Article 13 – paragraphe 1 – alinéa 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Sans préjudice du paragraphe 1 et avant la date limite qui y est fixée, les États membres sont invités à soumettre des cadres stratégiques nationaux préliminaires afin d'assurer un développement et un déploiement rapides et harmonieux de l'infrastructure. Lorsqu'un État membre décide de soumettre un cadre d'action national préliminaire, la Commission évalue ce dernier et émet des recommandations au plus tard six mois après sa présentation.

Amendement 185

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Les États membres veillent à ce que les cadres d'action nationaux prennent en compte les besoins des différents modes de transport existant sur leur territoire, y compris ceux pour lesquels il existe peu d'alternatives aux carburants fossiles.

2. Les États membres veillent à ce que les cadres d'action nationaux prennent en compte les ***disparités régionales et les*** besoins des différents modes de transport existant sur leur territoire, y compris ceux pour lesquels il existe peu d'alternatives aux carburants fossiles.

Amendement 186

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

2 bis. Les États membres encouragent les investissements en faveur de la capacité des réseaux de distribution et en vue de les rendre intelligents pour soutenir l'électrification de la mobilité, tout en promouvant l'intégration du système et des énergies renouvelables ainsi que l'efficacité énergétique. Pour

soutenir les investisseurs dans les infrastructures de recharge et de réseau, les États membres élaborent des programmes d'investissement en consultation avec l'ensemble des parties prenantes, les gestionnaires des réseaux de distribution concernés et l'autorité de régulation, qui déterminent les améliorations de la capacité de réseau qui s'avèrent les plus nécessaires en vue de disposer d'une infrastructure de recharge développée, ainsi que la façon dont ce développement est adapté au réseau de sorte à permettre la réalisation des multiples objectifs en matière de primauté de l'efficacité énergétique, d'intégration du système énergétique, d'intelligence, de flexibilité, de recours accru à une énergie provenant de sources renouvelables et de sécurité énergétique.

Amendement 187

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les États membres veillent à ce que les cadres d'action nationaux prennent en compte, le cas échéant, les intérêts *des autorités régionales et locales*, notamment lorsqu'il s'agit des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les services de transports publics, ainsi que ceux *des* parties prenantes concernées.

Amendement

3. Les États membres veillent à ce que les cadres d'action nationaux prennent en compte, le cas échéant, les intérêts *nationaux, régionaux et locaux*, notamment lorsqu'il s'agit des infrastructures de recharge et de ravitaillement pour les services de transports publics, ainsi que ceux *de toutes les* parties prenantes concernées.

Amendement 188

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. Les États membres évaluent, dans

le cadre de leur cadre d'action national, la manière dont les dispositions énoncées à l'article 5 ont été mises en application par les exploitants de points de recharge, et établissent des rapports à ce sujet. Sur la base des résultats de l'évaluation, les États membres prennent les mesures appropriées pour garantir que les exploitants de points de recharge se conforment à l'article 5.

Amendement 189

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 ter. Dans leur cadre d'action national, les États membres tiennent compte des disparités régionales et accordent une attention particulière aux régions moins développées (au niveau NUTS-2), notamment celles dont le PIB régional (SPA par habitant en % de l'EU27) est inférieur à 50.

Amendement 190

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

Amendement

4. *Au besoin, les États membres coopèrent, au moyen de consultations ou de cadres d'action conjoints, pour veiller à la cohérence et à la coordination des mesures nécessaires à la réalisation des objectifs du présent règlement. En particulier, les États membres coopèrent à l'élaboration de stratégies pour l'utilisation de carburants alternatifs et le déploiement des infrastructures correspondantes dans le transport par voie d'eau. La Commission assiste les États membres dans le processus*

4. *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. Les coordonnateurs européens, conformément à l'article 45 du règlement (UE) n° 1315/2013, sont activement consultés. En particulier, les États membres coopèrent à l'élaboration de stratégies pour l'utilisation de carburants alternatifs et le déploiement des*

de coopération.

infrastructures correspondantes. La Commission assiste les États membres dans le processus de coopération.

Amendement 191

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4 bis. Il convient que la Commission prenne les mesures nécessaires pour assurer la coopération avec les pays tiers, notamment les candidats à l'adhésion à l'Union et les pays tiers dans lesquels se trouvent des couloirs de transit reliant des États membres.

Amendement 192

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. Les mesures d'appui aux infrastructures pour carburants alternatifs sont conformes aux dispositions du TFUE régissant les aides d'État.

5. Les mesures d'appui aux infrastructures pour carburants alternatifs sont ***alignées sur les objectifs climatiques pour éviter de créer des actifs délaissés et sont*** conformes aux dispositions du TFUE régissant les aides d'État.

Amendement 193

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 7 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

Amendement

7. La Commission évalue les projets de cadres d'action nationaux et peut adresser des recommandations à un État membre au plus tard six mois après la présentation des projets de cadres d'action

7. La Commission évalue les projets de cadres d'action nationaux ***en consultation avec le coordinateur du RTE-T compétent, si nécessaire,*** et peut adresser des recommandations à un État

nationaux tels que visés au paragraphe 1. Lesdites recommandations peuvent, notamment, porter sur:

membre au plus tard six mois après la présentation des projets de cadres d'action nationaux tels que visés au paragraphe 1. Lesdites recommandations peuvent, notamment, porter sur:

Amendement 194

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 7 – point a

Texte proposé par la Commission

a) le niveau d'ambition des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux en vue de satisfaire aux obligations énoncées aux articles 3, 4, 6, 8, 9, 10, 11 et 12;

Amendement

a) le niveau d'ambition des objectifs chiffrés et des objectifs nationaux en vue de satisfaire aux obligations énoncées aux articles 3, 4, **5**, 6, 8, 9, 10, 11, **12** et **12 bis**;

Amendement 195

Proposition de règlement Article 13 – paragraphe 7 – point b

Texte proposé par la Commission

b) les politiques et les mesures relatives aux objectifs chiffrés *et* aux objectifs nationaux des États membres.

Amendement

b) les politiques et les mesures relatives aux objectifs chiffrés, aux objectifs nationaux des États membres *et à leur répartition géographique entre les régions d'un État membre.*

Amendement 196

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Chaque État membre soumet à la Commission un rapport indépendant d'avancement sur la mise en œuvre de son cadre d'action national pour la première fois au plus tard le 1^{er} janvier **2027**, puis tous les deux ans.

Amendement

1. Chaque État membre soumet à la Commission un rapport indépendant d'avancement sur la mise en œuvre de son cadre d'action national pour la première fois au plus tard le 1^{er} janvier **2025**, puis tous les deux ans.

Amendement 197

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

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

Amendement

3. L'autorité de régulation d'un État membre évalue, **en coopération avec les gestionnaires de réseaux de distribution**, au plus tard le 30 juin [2024], puis périodiquement tous les **deux** ans, la façon dont le déploiement et l'exploitation de points de recharge pourraient permettre aux véhicules électriques de contribuer davantage à la flexibilité du système énergétique, y compris leur participation au marché de l'équilibrage, et à une meilleure absorption de l'électricité renouvelable. Cette évaluation tient compte de tous les types de points de recharge, **intelligents comme bidirectionnels, quelle que soit leur puissance de sortie**, qu'ils soient ouverts au public ou privés, et formule des recommandations en matière de type, de technologies connexes et de répartition géographique afin de faciliter la capacité des utilisateurs à intégrer leurs véhicules électriques dans le système. Cette évaluation **porte sur les prix et sur d'autres aspects importants pour les consommateurs conformément à l'article 13 et** est rendue publique. 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 assurer le fonctionnement, conformément aux règles visées à l'article 33 de la directive (UE) 2019/944, et** les incluent dans leur **cadre d'action national visé à l'article 13 du présent règlement et dans leur** rapport d'avancement 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. **Les**

gestionnaires de réseaux de distribution et de transport veillent à la cohérence entre la planification des infrastructures de recharge et la planification du réseau correspondant pour ce qui est de la puissance à installer et de l'emplacement des parcs.

Amendement 198

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 4

Texte proposé par la Commission

4. Sur la base des données fournies par les gestionnaires de réseau de transport et les gestionnaires de réseau de distribution, l'autorité de régulation d'un État membre évalue, au plus tard le 1^{er} 30 juin 2024, puis périodiquement tous les **trois** ans, la contribution potentielle de la recharge bidirectionnelle à la pénétration de l'électricité renouvelable dans le système électrique. Cette évaluation est rendue publique. Sur la base des résultats de l'évaluation, les États membres prennent, **si nécessaire**, les mesures appropriées pour adapter la disponibilité et la répartition géographique des points de recharge bidirectionnelle, tant dans les espaces publics que les espaces privés, et les incluent dans leur rapport d'avancement visé au paragraphe 1.

Amendement

4. Sur la base des données fournies par les gestionnaires de réseau de transport, **les agrégateurs, les prestataires de services de participation active de la demande** et les gestionnaires de réseau de distribution, l'autorité de régulation d'un État membre évalue, au plus tard le 1^{er} 30 juin 2024, puis périodiquement tous les **deux** ans, la contribution potentielle de la recharge bidirectionnelle à **l'écrêtement des pointes et à** la pénétration de l'électricité renouvelable dans le système électrique. Cette évaluation est rendue publique. Sur la base des résultats de l'évaluation, les États membres prennent, **après la participation de toutes les parties prenantes pertinentes, y compris les exploitants de points de recharge et les fournisseurs de solutions**, les mesures appropriées pour adapter la disponibilité et la répartition géographique des points de recharge bidirectionnelle, tant dans les espaces publics que les espaces privés, et les incluent dans leur rapport d'avancement visé au paragraphe 1.

Amendement 199

Proposition de règlement Article 14 – paragraphe 5

Texte proposé par la Commission

5. Six mois après la date visée à l'article 24, la Commission adopte des orientations et des modèles pour le contenu, la structure et le format des cadres d'action nationaux et le contenu des rapports d'avancement nationaux que les États membres doivent présenter conformément à l'article 13, 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.

Amendement 200

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 3 – introduction

Texte proposé par la Commission

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 des rapports d'avancement en vertu de l'article 14, paragraphe 1. Cette évaluation porte sur les éléments suivants:

Amendement 201

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 3 – point b bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

5. Six mois après la date visée à l'article 24, la Commission **fournit une assistance technique et consultative aux autorités nationales concernées** et adopte des orientations et des modèles pour le contenu, la structure et le format des cadres d'action nationaux et le contenu des rapports d'avancement nationaux que les États membres doivent présenter conformément à l'article 13, 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.

Amendement

Six mois 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 des rapports d'avancement en vertu de l'article 14, paragraphe 1. Cette évaluation porte sur les éléments suivants:

Amendement

b bis) les aspects importants pour les consommateurs au titre des articles 13 et 14;

Amendement 202

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 3 – point b ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b ter) la nécessité d'adapter et/ou de modifier les objectifs contraignants existants ou de fixer de nouveaux objectifs, en raison d'un soudain changement de la donne et/ou d'innovations technologiques inattendues;

Amendement 203

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 3 – point b quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b quater) l'utilisation et la viabilité économique à long terme de l'infrastructure disponible ainsi que les prévisions en matière de demande de ces infrastructures;

Amendement 204

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 3 – point b quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

b quinquies) les répercussions de l'application du présent règlement sur les émissions de gaz à effet de serre et les schémas de transport.

Amendement 205

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 4 – point c

Texte proposé par la Commission

c) les infrastructures pour l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes et intérieurs **du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T**;

Amendement

c) les infrastructures pour l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes et intérieurs;

Amendement 206

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 4 – point d

Texte proposé par la Commission

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**;

Amendement

d) les infrastructures pour la fourniture d'électricité **dans les aéroports, le nombre de points de recharge électrique et de ravitaillement en hydrogène réservés aux aéronefs, ainsi que de points de recharge électrique et/ou de ravitaillement en carburants alternatifs durables réservés aux véhicules terrestres**;

Amendement 207

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 4 – point e

Texte proposé par la Commission

e) le nombre de points de ravitaillement en GNL dans les ports maritimes et intérieurs du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;

Amendement

e) le nombre de points de ravitaillement en GNL **et en GNC** dans les ports maritimes et intérieurs du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T;

Amendement 208

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 4 – point h

Texte proposé par la Commission

h) les points de ravitaillement et de recharge pour d'autres carburants alternatifs dans les ports maritimes et intérieurs **du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T**;

Amendement

h) les points de ravitaillement et de recharge pour d'autres carburants alternatifs dans les ports maritimes et intérieurs;

Amendement 209

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 4 – point i

Texte proposé par la Commission

i) les points de **ravitaillement** et de **recharge pour d'autres** carburants alternatifs dans les aéroports **du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T**;

Amendement

i) les points de **recharge** et de **ravitaillement en** carburants alternatifs **durables** dans les aéroports;

Amendement 210

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 4 – point j

Texte proposé par la Commission

j) les points de ravitaillement et de recharge pour le transport ferroviaire.

Amendement

j) les points de ravitaillement et de recharge pour le transport ferroviaire **et les transports publics**;

Amendement 211

Proposition de règlement

Article 15 – paragraphe 4 – point j bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

j bis) les infrastructures pour carburants alternatifs dans les régions ultrapériphériques et les îles.

Amendement 212

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. Au plus tard le 28 février de l'année suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, puis chaque année à la même date, les États membres communiquent à la Commission la puissance de sortie totale cumulée de recharge, le nombre de points de recharge ouverts au public ainsi que le nombre de véhicules hybrides rechargeables et de véhicules électriques à batterie immatriculés et déployés sur leur territoire au 31 décembre de l'année précédente, conformément aux exigences de l'annexe III.

Amendement

1. Au plus tard le 28 février de l'année suivant l'entrée en vigueur du présent règlement, puis chaque année à la même date, les États membres communiquent à la Commission la puissance de sortie totale cumulée de recharge, ***ventilée par points de recharge normale, intelligente et bidirectionnelle***, le nombre de points de recharge ouverts au public ainsi que le nombre de véhicules hybrides rechargeables et de véhicules électriques à batterie immatriculés et déployés sur leur territoire au 31 décembre de l'année précédente, conformément aux exigences de l'annexe III.

Amendement 213

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

2. 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 que visés à l'article 3, paragraphe 1, la Commission ***peut émettre*** un constat à cet effet et demander 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 notifie à la Commission les mesures correctives qu'il prévoit de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés à l'article 3, paragraphe 1. Les mesures correctives s'accompagnent d'actions supplémentaires

Amendement

2. 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 que visés à l'article 3, paragraphe 1, la Commission ***émet*** un constat à cet effet et demander 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 notifie à la Commission les mesures correctives qu'il prévoit de mettre en œuvre pour atteindre les objectifs fixés à l'article 3, paragraphe 1. Les mesures correctives s'accompagnent d'actions supplémentaires que l'État membre met en

que l'État membre met en œuvre pour atteindre les objectifs fixés à l'article 3, paragraphe 1, ainsi qu'un calendrier précis des actions qui permet 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 tel que visé à l'article 14 pour y inclure ces mesures correctives et le soumet à la Commission.

Amendement 214

Proposition de règlement Article 16 – paragraphe 2 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

œuvre pour atteindre les objectifs fixés à l'article 3, paragraphe 1, ainsi qu'un calendrier précis des actions qui permet 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 tel que visé à l'article 14 pour y inclure ces mesures correctives et le soumet à la Commission.

Amendement

2 bis. La Commission européenne informe dûment le Parlement européen des mesures prises conformément aux dispositions du paragraphe 2.

Amendement 215

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

1 bis. Les informations relatives à la puissance maximale théorique que chaque véhicule électrique peut supporter lors d'une recharge figurent dans les manuels d'utilisation des véhicules à moteur, sur les véhicules à moteur et chez les concessionnaires automobiles sur leur territoire. À cette fin, la Commission procède à un réexamen de la directive 1999/94/CE au plus tard un an après la date mentionnée à l'article 24 du présent règlement.

Amendement 216

Proposition de règlement Article 17 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Lorsque les prix du carburant sont affichés dans les stations-service, une comparaison entre les prix unitaires concernés est affichée, le cas échéant, et en particulier pour l'électricité et l'hydrogène, pour information et conformément à la méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs visée au point 9.3 de l'annexe II.

Amendement

3. Lorsque les prix du carburant sont affichés dans les stations-service, une comparaison entre les prix unitaires concernés est affichée, le cas échéant, et en particulier pour l'électricité (***prix courant de recharge par kWh***) et l'hydrogène, pour information et conformément à la méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs visée au point 9.3 de l'annexe II.

Amendement 217

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 2 – partie introductive

Texte proposé par la Commission

2. Les exploitants de points de recharge et de ravitaillement ouverts au public ou, selon les modalités convenues entre eux, les propriétaires de ces points veillent à ce que les données statiques et dynamiques concernant les infrastructures pour carburants alternatifs qu'ils exploitent soient disponibles et à ce que ces données soient accessibles, sans frais, par l'intermédiaire des points d'accès nationaux. Les types de données suivants sont mis à disposition:

Amendement

2. Les exploitants de points de recharge et de ravitaillement ouverts au public ou, selon les modalités convenues entre eux, les propriétaires de ces points veillent à ce que les données statiques et dynamiques concernant les infrastructures pour carburants alternatifs qu'ils exploitent soient disponibles et à ce que ces données soient accessibles, sans frais, par l'intermédiaire des points d'accès nationaux ***et d'un point d'accès européen unique, tout en garantissant un niveau satisfaisant de cybersécurité et de protection des données à caractère personnel***. Les types de données suivants sont mis à disposition:

Amendement 218

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 2 – point a – sous-point i

Texte proposé par la Commission

i) la localisation géographique du point de recharge ou de ravitaillement,

Amendement

i) la localisation géographique du point de recharge ou de ravitaillement ***et les installations disponibles autour dudit point,***

Amendement 219

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 – point a – sous-point i bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

i bis) le nombre de points de recharge intelligents, y compris les points de recharge V1G et V2G,

Amendement 220

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 – point a – sous-point iv bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

iv bis) l'accessibilité pour les véhicules utilitaires lourds, y compris la hauteur, la longueur et la largeur maximales des points de recharge et de ravitaillement;

Amendement 221

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 – point b – sous-point ii

Texte proposé par la Commission

Amendement

ii) le type de connecteur,

ii) le type de connecteur ***ou les informations sur la possibilité d'utiliser son propre connecteur,***

Amendement 222

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 – point c – sous-point i

Texte proposé par la Commission

i) le statut opérationnel (opérationnel/hors service),

Amendement

i) le statut opérationnel (opérationnel/hors service), **le pourcentage de stations pour chaque et les opérations de maintenance,**

Amendement 223

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 – point c – sous-point ii

Texte proposé par la Commission

ii) la disponibilité (en cours d'utilisation/libre),

Amendement

ii) la disponibilité (en cours d'utilisation/libre) **et le taux de disponibilité par période de temps pertinente (jour/heures),**

Amendement 224

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 – point c – sous-point iii

Texte proposé par la Commission

iii) le prix ad hoc.

Amendement

iii) le prix ad hoc **et tout éventuel frais supplémentaire,**

Amendement 225

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 – point c – sous-point iii bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

iii bis) la possibilité d'effectuer une recharge bidirectionnelle (oui/non),

Amendement 226

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 – point c – sous-point iii ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

iii ter) la part d'électricité renouvelable dans l'électricité fournie aux points de recharge et les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'électricité fournie, le cas échéant,

Amendement 227

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 – point c – sous-point iii quater (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

iii quater) le cas échéant, le délai de stationnement et le prix du stationnement,

Amendement 228

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 – point c – sous-point iii quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

iii quinquies) les options de paiement,

Amendement 229

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 – point c – sous-point iii sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

iii sexies) la disponibilité d'un système de réservation.

Amendement 230

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 2 – alinéa 1 bis (nouveau)

Les données dynamiques mentionnées au point c) du premier alinéa du présent paragraphe sont mises à disposition avec précision et en temps réel, à des intervalles d'une heure maximum, et sont accompagnées de prévisions, le cas échéant.

Amendement 231

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 3

Texte proposé par la Commission

3. Les États membres veillent à ce que les données soient accessibles sur une base ouverte et non discriminatoire à toutes les parties prenantes par l'intermédiaire de leur point d'accès national en application de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil⁶⁷.

⁶⁷ 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

Amendement

3. Les États membres veillent à ce que les données soient accessibles sur une base ouverte et non discriminatoire à toutes les parties prenantes par l'intermédiaire de leur point d'accès national en application de la directive 2010/40/UE du Parlement européen et du Conseil⁶⁷, ***ainsi que dans un système de point d'accès européen, et veillent à ce que ces informations soient rendues publiques afin de pouvoir être utilisées par d'autres acteurs du marché et fournisseurs de services, dans le respect des obligations en matière de protection des données. Les États membres veillent à ce que les exploitants de points de recharge ouverts au public transmettent les données, et en particulier celles qui concernent les prix, aux autorités de régulation nationales ainsi qu'à l'entité responsable de la transparence du marché.***

⁶⁷ 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).

du 6.8.2010, p. 1).

Amendement 232

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 3 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 bis. *Les États membres garantissent un niveau élevé de cybersécurité, de protection des données et de sécurité, en particulier pour ce qui est des procédés d'authentification, de facturation et de paiement, sur l'ensemble de la chaîne d'approvisionnement et pour l'exploitant de l'infrastructure, en mettant en application la législation européenne pertinente, notamment en matière de protection des données à caractère personnel et de cybersécurité.*

Amendement 233

Proposition de règlement Article 18 – paragraphe 3 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

3 ter. *Les États membres veillent à ce que les infrastructures de recharge respectent les impératifs de cybersécurité, y compris les obligations additionnelles de déclaration et de sécurité, conformément à la [directive concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union, abrogeant la directive (UE) 2016/1148]^{1 bis}.*

^{1 bis} *Directive du Parlement européen et du Conseil concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union, abrogeant la directive (UE) 2016/1148,*

Amendement 234

Proposition de règlement

Article 18 – paragraphe 4 – point c bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

c bis) mettre en place un point d'accès européen unique d'ici 2024.

Amendement 235

Proposition de règlement

Article 19 – paragraphe 7 – point b

Texte proposé par la Commission

Amendement

b) modifier l'annexe II en actualisant les références aux normes visées dans les spécifications techniques énoncées dans ladite annexe.

b) modifier l'annexe II en actualisant les références aux normes visées dans les spécifications techniques énoncées dans ladite annexe, ***six mois après leur adoption technique.***

Amendement 236

Proposition de règlement

Article 20 – paragraphe 2

Texte proposé par la Commission

Amendement

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles 18 et 19 est conféré à la Commission pour une durée de cinq ans à partir de la date visée à l'article 24. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans. ***La délégation de pouvoir est tacitement prorogée pour des périodes d'une durée identique, sauf si le Parlement européen ou le Conseil s'oppose à cette prorogation trois mois au plus tard avant la fin de chaque période.***

2. Le pouvoir d'adopter des actes délégués visé aux articles 18 et 19 est conféré à la Commission pour une durée de cinq ans à partir de la date visée à l'article 24. La Commission élabore un rapport relatif à la délégation de pouvoir au plus tard neuf mois avant la fin de la période de cinq ans.

Amendement 237

Proposition de règlement Article 21 – paragraphe 1

Texte proposé par la Commission

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est **un comité au sens du** règlement (UE) n° 182/2011.

Amendement

1. La Commission est assistée par un comité. Ledit comité est **composé d'un large éventail de parties prenantes, y compris des organisations de la société civile et de consommateurs, ainsi que de représentants des États membres conformément au** règlement (UE) n° 182/2011.

Amendement 238

Proposition de règlement Article 22 – alinéa 1

Texte proposé par la Commission

Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission réexamine le présent règlement **et, le cas échéant, présente une proposition visant à le modifier.**

Amendement

La Commission suit les progrès accomplis dans la mise en œuvre du règlement. Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission réexamine le présent règlement, **en accordant une attention particulière au caractère adéquat des objectifs et des exigences en matière d'infrastructure définis dans le présent règlement.**

Amendement 239

Proposition de règlement Article 22 – alinéa 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

À cette fin, la Commission examine si de nouveaux objectifs en matière d'infrastructures pour les carburants renouvelables pour les navires et les aéronefs sont nécessaires, ainsi que pour

d'autres carburants dérivés du gaz destinés au transport de marchandises, en tenant compte également des possibilités durables sur le plan technique, environnemental et économique et des évolutions et besoins réels du marché.

Amendement 240

Proposition de règlement Article 22 – alinéa 1 ter (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Si elle constate qu'une ou plusieurs dispositions ne sont plus appropriées, par exemple parce que de nouvelles technologies ont fait leur apparition, la Commission présente une proposition visant à modifier le présent règlement pour définir de nouveaux objectifs de déploiement d'infrastructures à la mesure de l'essor des nouveaux carburants alternatifs neutres pour le climat.

Amendement 241

Proposition de règlement Article 22 – alinéa 1 quater(nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

La Commission revoit, si nécessaire, les objectifs fixés dans le présent règlement pour les infrastructures de recharge électrique destinées aux véhicules utilitaires légers et lourds afin de les aligner sur les nouvelles exigences définies dans les règlements, tels que mis à jour, relatifs aux normes de performance en matière d'émissions de CO₂ pour les véhicules utilitaires légers et lourds.

Amendement 242

Proposition de règlement Article 22 – alinéa 1 quinquies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

Pour étayer cette révision, la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil, deux ans après l'entrée en vigueur du présent règlement, un rapport relatif à la maturité technologique des principales technologies de propulsion et carburants à faibles émissions et à émissions nulles, ainsi que des infrastructures qui s'y rapportent.

Amendement 243

Proposition de règlement Article 22 – alinéa 1 sexies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

La Commission examine, dans le cadre de son évaluation, les éventuelles modifications à apporter au présent règlement en vue de simplifier la réglementation. La Commission et les autorités compétentes des États membres s'adaptent en permanence aux bonnes pratiques en matière de procédures administratives et prennent toutes les mesures nécessaires pour simplifier l'application du présent règlement, en limitant au maximum les charges administratives.

Amendement 244

Proposition de règlement Article 22 – alinéa 1 septies (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

La Commission soumet un rapport au

Parlement européen et au Conseil, au plus tard le 1^{er} janvier 2026, et tous les trois ans par la suite, sur les résultats d'une évaluation du fonctionnement du présent règlement, en insistant sur les effets de ce dernier sur le fonctionnement du marché unique, sur la compétitivité des secteurs concernés et sur l'ampleur des transferts d'émissions de carbone.

Amendement 245

Proposition de règlement

Annexe I – alinéa 1 – point 1 – sous-point b – partie introductive

Texte proposé par la Commission

b) objectifs chiffrés pour le 31 décembre 2025, 2030 et 2035 pour:

Amendement

b) objectifs chiffrés pour le 31 décembre 2025, **2027**, 2030 et 2035 pour:

Amendement 246

Proposition de règlement

Annexe I – alinéa 1 – point 1 – sous-point b – tiret 8

Texte proposé par la Commission

– 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;

Amendement

– l'alimentation électrique, **la recharge électrique et le ravitaillement en hydrogène** à quai dans les ports maritimes, **y compris la capacité** du réseau, le lieu exact (port) et la capacité de chaque installation dans le port;

Amendement 247

Proposition de règlement

Annexe I – alinéa 1 – point 1 – sous-point b – tiret 9

Texte proposé par la Commission

– ***l'alimentation*** électrique à quai dans les ports de navigation intérieure du réseau central du RTE-T et du réseau

Amendement

– ***l'électricité*** à quai, **la recharge électrique et le ravitaillement en hydrogène** dans les ports de navigation

global du RTE-T, y compris le lieu (port) et la capacité;

intérieure du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T, y compris le lieu (port) et la capacité;

Amendement 248

Proposition de règlement

Annexe I – alinéa 1 – point 1 – sous-point b – tiret 10

Texte proposé par la Commission

– la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement, **le nombre d'installations par aéroport du réseau central du RTE-T et du réseau global du RTE-T**;

Amendement

– la fourniture d'électricité aux aéronefs en stationnement, **ainsi que la recharge électrique et/ou les points de ravitaillement en autres carburants alternatifs durables pour les véhicules terrestres dans les aéroports, et le nombre d'installations par aéroport**;

Amendement 249

Proposition de règlement

Annexe I – alinéa 1 – point 1 – sous-point b – tiret 11 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

– **les informations relatives aux stations de recharge visées aux tirets 1 à 4 sont ventilées par capacité de recharge normale, intelligente et bidirectionnelle.**

Amendement 250

Proposition de règlement

Annexe I – alinéa 1 – point 2

Texte proposé par la Commission

2) taux d'utilisation: pour les catégories visées au point 1 b), il convient d'indiquer le taux d'utilisation des infrastructures concernées;

Amendement

2) taux d'utilisation: pour les catégories visées au point 1 b), il convient d'indiquer le taux d'utilisation des infrastructures concernées **ainsi que les prévisions en matière de demande de ces infrastructures**;

Amendement 251

Proposition de règlement Annexe I – alinéa 1 – point 3 – tiret 1

Texte proposé par la Commission

– le degré de réalisation des objectifs de déploiement des infrastructures visés au point 1 b) pour tous les modes de transport, en particulier pour les stations de recharge électrique, le réseau routier électrique (le cas échéant), les stations de ravitaillement en hydrogène, l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes et intérieurs, le soutage de GNL 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**, ainsi que **pour** les points de ravitaillement en hydrogène et les **points de recharge électrique pour les trains**;

Amendement

– le degré de réalisation des objectifs de déploiement des infrastructures visés au point 1 b) pour tous les modes de transport, en particulier pour les stations de recharge électrique, le réseau routier électrique (le cas échéant), les stations de ravitaillement en hydrogène, l'alimentation électrique à quai dans les ports maritimes et intérieurs, le soutage de GNL dans les ports maritimes du réseau central du RTE-T, d'autres infrastructures pour carburants alternatifs dans les ports, la fourniture d'électricité, **la recharge électrique et le ravitaillement en hydrogène dans les aéroports**, ainsi que **la recharge électrique et les points de ravitaillement en hydrogène pour les trains** et les **prises de courant domestiques pour recharger des vélos électriques**;

Amendement 252

Proposition de règlement Annexe I – alinéa 1 – point 3 – tiret 3

Texte proposé par la Commission

– le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs dans les nœuds urbains;

Amendement

– le déploiement d'infrastructures pour carburants alternatifs dans les nœuds urbains **et les pôles de transport multimodaux**;

Amendement 253

Proposition de règlement Annexe I – alinéa 1 – point 5 – tiret 1 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

– **les mesures visant à garantir que**

les nouveaux points de recharge et de ravitaillement ouverts au public, ainsi que les moyens de transport fonctionnant au carburant alternatif, en particulier le transport public, sont à la portée de toutes les bourses et accessibles aux utilisateurs vulnérables et à ceux en situation ou à risque de précarité énergétique;

Amendement 254

Proposition de règlement Annexe I – alinéa 1 – point 7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

7 bis) une explication de la manière dont le principe de primauté de l'efficacité énergétique est pleinement pris en considération lors de la réalisation des projections quant à l'essor des véhicules, de la fixation des objectifs, de l'estimation des taux d'utilisation, de la mise au point et de la mise en application des mesures destinées à soutenir la mise en œuvre du cadre d'action national et les investissements publics connexes.

Amendement 255

Proposition de règlement Annexe II – partie 1 – point 1 – sous-point 1.1

Texte proposé par la Commission

Amendement

1.1) Points de recharge électrique normaux pour véhicules à moteur: les points de recharge normaux en courant alternatif (CA) pour véhicules électriques sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de socles de prises de courant ou de connecteurs pour véhicules de type 2, tels que décrits dans la norme EN 62196-2:2017.

1.1) Points de recharge électrique normaux pour véhicules à moteur: les points de recharge normaux en courant alternatif (CA) pour véhicules électriques sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de socles de prises de courant ou de connecteurs pour véhicules de type 2, tels que décrits dans la norme EN 62196-2:2017, *ainsi que d'une prise de courant domestique pour les vélos électriques.*

Amendement 256
Proposition de règlement

Proposition de règlement
Annexe II – partie 4 – point 4 – sous-point 4.1

Texte proposé par la Commission

4.1) L'alimentation électrique à quai des navires de mer, y compris la conception, l'installation et le contrôle des systèmes, est conforme aux spécifications techniques de la norme IEC/IEEE 80005-1:2019, pour les raccordements au réseau à terre à haute et à basse tension respectivement.

Amendement

4.1) L'alimentation électrique à quai des navires de mer, y compris la conception, l'installation et le contrôle des systèmes, est conforme aux spécifications techniques de la norme IEC/IEEE 80005-1:2019, pour les raccordements au réseau à terre à haute et à basse tension respectivement. ***Les navires devraient anticiper ces normes et s'y adapter lors de la planification et des investissements en faveur d'un équipement à bord pour l'alimentation électrique à quai, y compris le voltage, la fréquence électrique et, si nécessaire, le transformateur intermédiaire à bord, en évitant les incompatibilités.***

Amendement 257

Proposition de règlement
Annexe II – partie 4 – point 4 – sous-point 4.2

Texte proposé par la Commission

4.2) L'alimentation électrique à quai des bateaux de navigation intérieure est conforme aux dispositions du règlement délégué (UE) 2019/1745 de la Commission.

Amendement

4.2) L'alimentation électrique à quai des bateaux de navigation intérieure est conforme aux dispositions du règlement délégué (UE) 2019/1745 de la Commission ***et à la spécification technique de la norme IEC/IEEE PAS80005-3:2014(E).***

Amendement 258

Proposition de règlement
Annexe II – partie 4 – point 4 – sous-point 4.5

Texte proposé par la Commission

4.5) Spécifications techniques relatives à l'interface de communication de port à réseau pour l'alimentation électrique à quai automatisée et les systèmes de recharge des batteries pour bateaux de navigation maritime.

Amendement

4.5) Spécifications techniques relatives à l'interface de communication de port à réseau pour l'alimentation électrique à quai automatisée et les systèmes de recharge des batteries pour bateaux de navigation maritime, ***ainsi que les spécifications techniques pour l'équipement d'alimentation électrique à quai installé à bord des navires, y compris la normalisation de la fréquence et du voltage, le cas échéant.***

Amendement 259

Proposition de règlement

Annexe II – partie 4 – point 4 – sous-point 4.7 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

4.7 bis) Spécifications techniques relatives à l'emplacement des prises et aux systèmes de gestion du câblage (y compris la longueur et l'emplacement) à bord des navires, le cas échéant.

Amendement 260

Proposition de règlement

Annexe II – partie 9 – point 9 – sous-point 9.3

Texte proposé par la Commission

Amendement

Méthode commune de comparaison des prix unitaires des carburants alternatifs établie par le règlement d'exécution (UE) 2018/732 de la Commission.

Prix par kWh actualisé de la recharge électrique.

Amendement 261

Proposition de règlement

Annexe III – point 3 – tiret 4

Texte proposé par la Commission

- le nombre de stations non opérationnelles sur **50** % des jours de disponibilité au cours d'une année donnée.

Amendement

- le nombre de stations non opérationnelles sur **98** % des jours de disponibilité au cours d'une année donnée.

Amendement 262

Proposition de règlement

Annexe III – point 3 – tiret 4 bis (nouveau)

Texte proposé par la Commission

Amendement

- ***le nombre de points de recharge bidirectionnelle pour chacune des catégories visées au point 2.***

ANNEXE: LISTE DES ENTITÉS OU PERSONNES AYANT APPORTÉ LEUR CONTRIBUTION AU RAPPORTEUR

La liste suivante est établie sur une base purement volontaire, sous la responsabilité exclusive du rapporteur. Le rapporteur a reçu des contributions des entités ou personnes suivantes pour l'élaboration du projet d'avis, jusqu'à son adoption en commission:

Entité et/ou personne
ACEA
Airlines for Europe
BEUC - European Consumer Organisation
CEE Bankwatch Network
Charge Up
ClientEarth
Clean Air Task Force
Clean Trucking Alliance
Corporate Europe Observatory CEO
E.DSO
Electrification Alliance
ECI - European Copper Institute
EDF- Environmental Defense Fund
Enel
EnBW
Eurogas
European Biogas Association
European Commission: DG TRAN, DG ENER, DG ENVI
European Climate Foundation
European Community's Ship-owners Association ECSO
European Cyclists' Federation ECF
European Seaports Association
ePure
Food & Water Action Europe
Friends of the Earth Europe
Global Witness
Greenpeace
Hitachi ABB powergrids
Hydrogen Europe
Iberdrola
Land Baden-Württemberg
MasterCard
Negative Emission Platform
Nel ASA
Orsted
SAFRAN
SmartEn
T&E Transport and Environment
TransnetBW GmbH
UNIFE - The European Rail Industry
VDR German Shipowners' Association
Vzvb - Verbraucherzentrale Bundesverband
World Shipping Council

PROCÉDURE DE LA COMMISSION SAISIE POUR AVIS

Titre	Déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs, et abrogation de la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil
Références	COM(2021)0559 – C9-0331/2021 – 2021/0223(COD)
Commission compétente au fond Date de l'annonce en séance	TRAN 13.9.2021
Avis émis par Date de l'annonce en séance	ITRE 13.9.2021
Rapporteur(e) pour avis Date de la nomination	Michael Bloss 30.9.2021
Examen en commission	26.1.2022
Date de l'adoption	20.4.2022
Résultat du vote final	+: 59 -: 9 0: 8
Membres présents au moment du vote final	Matteo Adinolfi, Nicola Beer, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Michael Bloss, Manuel Bompard, Paolo Borchia, Marc Botenga, Markus Buchheit, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Josianne Cutajar, Nicola Danti, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Claudia Gamon, Jens Geier, Bart Groothuis, Christophe Grudler, András Gyürk, Henrike Hahn, Robert Hajšel, Ivo Hristov, Ivars Ijabs, Eva Kaili, Seán Kelly, Izabela-Helena Kloc, Łukasz Kohut, Zdzisław Krasnodębski, Andrius Kubilius, Miapetra Kumpula-Natri, Thierry Mariani, Marisa Matias, Eva Maydell, Georg Mayer, Joëlle Mélin, Iskra Mihaylova, Dan Nica, Angelika Niebler, Niklas Nienaß, Ville Niinistö, Aldo Patriciello, Mauri Pekkarinen, Mikuláš Peksa, Tsvetelina Penkova, Morten Petersen, Pina Picerno, Markus Pieper, Clara Ponsatí Obiols, Manuela Ripa, Robert Roos, Sara Skytvedal, Maria Spyraiki, Jessica Stegrud, Beata Szydło, Riho Terras, Grzegorz Tobiszowski, Patrizia Toia, Isabella Tovaglieri, Henna Virkkunen, Pernille Weiss, Carlos Zorrinho
Suppléants présents au moment du vote final	Pascal Arimont, Cornelia Ernst, Klemen Grošelj, Alicia Homs Ginel, Nora Mebarek, Jutta Paulus, Ernő Schaller-Baross, Susana Solís Pérez

VOTE FINAL PAR APPEL NOMINAL EN COMMISSION SAISIE POUR AVIS

59	+
ID	Thierry Mariani, Joëlle Mélin
NI	Clara Ponsatí Obiols
PPE	Pascal Arimont, François-Xavier Bellamy, Hildegard Bentele, Vasile Blaga, Cristian-Silviu Buşoi, Jerzy Buzek, Maria da Graça Carvalho, Pilar del Castillo Vera, Christian Ehler, Seán Kelly, Andrius Kubilius, Eva Maydell, Angelika Niebler, Aldo Patriciello, Markus Pieper, Sara Skytvedal, Maria Spyragi, Riho Terras, Henna Virkkunen, Pernille Weiss
Renew	Nicola Beer, Nicola Danti, Claudia Gamon, Bart Groothuis, Klemen Grošelj, Christophe Grudler, Ivars Ijabs, Iskra Mihaylova, Mauri Pekkarinen, Morten Petersen, Susana Solís Pérez
S&D	Josianne Cutajar, Niels Fuglsang, Lina Gálvez Muñoz, Jens Geier, Robert Hajšel, Alicia Homs Ginel, Ivo Hristov, Eva Kaili, Łukasz Kohut, Miapetra Kumpula-Natri, Nora Mebarek, Dan Nica, Tsvetelina Penkova, Pina Picierno, Patrizia Toia, Carlos Zorrinho
Verts/ALE	Michael Bloss, Ignazio Corrao, Ciarán Cuffe, Henrike Hahn, Niklas Nienaa, Ville Niinistö, Jutta Paulus, Mikuláš Peksa, Manuela Ripa

9	-
ECR	Robert Roos, Jessica Stegud
ID	Markus Buchheit
NI	András Gyürk, Ernő Schaller-Baross
The Left	Manuel Bompard, Marc Botenga, Cornelia Ernst, Marisa Matias

8	0
ECR	Izabela-Helena Kloc, Zdzisław Krasnodębski, Beata Szydło, Grzegorz Tobiszowski
ID	Matteo Adinolfi, Paolo Borchia, Georg Mayer, Isabella Tovaglieri

Légende des signes utilisés:

+ : pour

- : contre

0 : abstention