COMMISSION
EUROPÉENNE

Bruxelles, le 24.1.2013
COM(2013) 18 final

2013/0012 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution

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

{SWD(2013) 5 final}
{SWD(2013) 6 final}

EXPOSÉ DES MOTIFS

1. CONTEXTE ET OBJECTIFS DE LA PROPOSITION

La stratégie Europe 2020[1] pour une croissance intelligente, durable et inclusive, par ses initiatives phares «Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources» et «Une Union de l'innovation», vise à répondre à différents défis sociaux, notamment au changement climatique, à la pénurie d'énergie et à la raréfaction des ressources, à renforcer la compétitivité et à assurer la sécurité énergétique par une utilisation plus efficace des ressources et de l'énergie. Dans le droit fil de cette stratégie, le livre blanc intitulé *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*[2] appelait à mettre fin à la dépendance à l'égard du pétrole dans les transports, et fixait l'objectif d'une réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre pour ce secteur à l'horizon 2050. Il annonçait que la Commission allait développer «une stratégie durable pour des carburants de remplacement, y compris les infrastructures nécessaires» (initiative 24) et publier «des orientations et des normes pour les infrastructures de ravitaillement» (initiative 26).

La communication de la Commission sur la stratégie européenne en matière de carburants de substitution[3] évalue les principales options permettant de remplacer le pétrole par d'autres carburants et de contribuer ainsi à la réduction des émissions de gaz à effet de serre provenant des transports, et dresse une liste de mesures visant à promouvoir le développement commercial des carburants de substitution en Europe, en complément d'autres stratégies visant à réduire la consommation de pétrole et les émissions de gaz à effet de serre provenant des transports.

Ces principales alternatives sont l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants, le gaz naturel (sous forme de gaz naturel comprimé (GNC), de gaz naturel liquéfié (GNL) ou de carburant de synthèse issu de la liquéfaction du gaz (GTL) et le gaz de pétrole liquéfié (GPL).

L'insuffisance d'infrastructures pour ces carburants de substitution, ainsi que de spécifications techniques communes pour les interfaces véhicule-infrastructure, est considérée comme un obstacle majeur à leur commercialisation et à leur adoption par les consommateurs.

La présente proposition de directive vise à assurer la mise en place d'une infrastructure pour les carburants de substitution et la mise en œuvre de spécifications techniques communes pour cette infrastructure dans l'Union. Elle a pour objectif de faciliter le jeu des forces du marché et de contribuer à la croissance économique en Europe.

2. CONSULTATION DES PARTIES INTERESSEES ET ANALYSE D'IMPACT

La Commission a mené d'importants travaux préparatoires et de nombreuses consultations auprès du secteur et de la société civile via le groupe d'experts européens sur les carburants du futur pour les transports en 2010-2011 et via une consultation ciblée en novembre-décembre 2011, auprès d'experts des États membres via le groupe d'experts conjoint «transports et environnement» en 2011,

1 COM(2010) 2020 final.
2 COM(2011) 144 final.
3 COM(2013) 17.

auprès d'experts de l'automobile des États membres, du secteur et de la société civile via le groupe de haut niveau CARS 21 en 2010-2012, ainsi qu'auprès du grand public via une consultation publique en ligne menée d'août à octobre 2011 et via une conférence sur les carburants du futur dans les transports, organisée dans le cadre de la semaine européenne de l'énergie durable 2011.

Les rapports élaborés par les deux groupes d'experts et par le groupe de haut niveau CARS 21, la synthèse de la conférence publique et la synthèse des réponses à la consultation publique et aux consultations ciblées ont été publiés sur le site web de la Commission[4].

Plusieurs études ont été menées. L'une, intitulée *Study on Clean Transport Systems* («étude sur les systèmes de transport propres»), examine dans quelle mesure les carburants alternatifs peuvent contribuer à la réalisation de l'objectif d'une réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre prévue par le livre blanc sur les transports. Une autre, intitulée *CTS Implementation Study on Alternative Fuels Infrastructure* («étude sur la mise en œuvre d'une infrastructure pour les carburants de substitution»), évalue différentes options pour le développement d'une infrastructure pour les carburants de substitution à l'échelon européen[5]. L'étude *EU Transport GHG: Routes to 2050* («Gaz à effet de serre dans les transports dans l'UE: perspectives 2050»)[6] porte spécifiquement sur des questions liées à la décarbonisation qui sont pertinentes pour la présente initiative, et ses conclusions soulignent l'importance cruciale d'une amélioration continue de l'efficacité technique des véhicules, parallèlement à l'adoption de carburants de substitution, pour que l'ensemble des mesures proposées présente un rapport coût-efficacité suffisamment favorable.

L'analyse d'impact qui accompagne la présente proposition examine la situation en ce qui concerne l'infrastructure des principaux carburants de substitution considérés. Elle analyse les différentes options envisageables afin d'assurer la mise en place d'une infrastructure pour les carburants de substitution et la mise en œuvre de spécifications techniques communes pour cette infrastructure dans l'Union.

3. ÉLEMENTS JURIDIQUES DE LA PROPOSITION

La présente proposition de directive établit des exigences en matière de cadres d'action nationaux pour le développement commercial des carburants de substitution et pour l'établissement d'infrastructures minimales pour ces carburants, y compris la mise en œuvre de spécifications techniques communes.

Il est proposé de rendre obligatoire la mise en place d'une infrastructure offrant une couverture minimale pour l'électricité, l'hydrogène et le gaz naturel (GNC et GNL) afin que les consommateurs commencent à adopter ces carburants de substitution et que les professionnels du secteur assurent leur développement et leur déploiement.

4 http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-01-25-future-transport-fuels-report.pdf;
http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/2011-12-2nd-future-transport-fuels-report.pdf;
http://ec.europa.eu/transport/urban/cts/doc/jeg_cts_report_201105.pdf;
http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf;
http://ec.europa.eu/transport/urban/events/2011_04_13_future_transport_fuels_en.htm;
http://ec.europa.eu/transport/urban/consultations/doc/cts/report-on-results.pdf;
http://ec.europa.eu/transport/urban/consultations/doc/cts/report-on-results.pdf

5 http://ec.europa.eu/transport/urban/studies/urban_en.htm

6 www.eutransportghg2050.eu

La proposition prévoit, pour chaque État membre, l'établissement d'un nombre minimum de points de recharge pour véhicules électriques, dont 10 % doivent être publics. Les chiffres par État membre sont établis sur la base d'objectifs nationaux déjà définis dans de nombreux États membres pour les véhicules électriques, et du nombre total à prévoir pour l'ensemble de l'Union. Le nombre de véhicules électriques devrait être plus élevé dans les pays de l'UE plus fortement urbanisés, ces véhicules ayant une vocation essentiellement urbaine du fait de leur autonomie limitée et des importants bénéfices qu'ils apportent en termes de réduction des émissions polluantes et du bruit. En outre, chacun de ces véhicules doit pouvoir disposer d'au moins deux points de recharge permettant des recharges complètes, et d'un certain nombre de points de recharge publics permettant d'assurer un complément de charge afin de surmonter les craintes liées à l'autonomie limitée.

La mise en œuvre de spécifications techniques communes en ce qui concerne les interfaces entre points de recharge et véhicules, ainsi que pour la fourniture d'électricité à quai aux bateaux, sera requise.

Les points de ravitaillement en hydrogène, mis en place jusqu'à maintenant dans le cadre de projets de démonstration de véhicules à hydrogène, seront complétés afin de couvrir une surface permettant la circulation de véhicules à hydrogène sur le territoire national. Ainsi, ces véhicules pourraient circuler dans l'ensemble de l'Union et ce début d'infrastructure pourra servir de base pour l'établissement futur d'un réseau européen. Le respect de spécifications techniques communes sera requis pour les points de ravitaillement en hydrogène.

Des points de ravitaillement en GNL seront construits dans tous les ports maritimes et intérieurs ainsi qu'à des intervalles maximum le long des autoroutes du réseau transeuropéen (RTE-T) central. Le respect de spécifications techniques communes sera requis pour les points de ravitaillement en GNL, ainsi qu'en GNC en ce qui concerne les véhicules à moteur.

Des points de ravitaillement en GNC seront mis en place dans une mesure suffisante pour permettre la circulation dans toute l'Union des véhicules GNC.

Des informations simples et claires sur la compatibilité entre carburants et véhicules existants sur le marché sont nécessaires aux consommateurs; de telles informations devront donc être placées aux pompes de tous les points de ravitaillement, dans les manuels d'utilisation des véhicules ainsi que sur les véhicules eux-mêmes.

La révision de l'éventail des carburants de substitution, de la couverture des infrastructures et l'adoption des spécifications techniques des carburants et de leurs infrastructures se fera au moyen d'actes délégués.

Les modalités de l'information des consommateurs sur les carburants et sur leur compatibilité avec les véhicules seront définies au moyen d'actes d'exécution.

Tous les éléments essentiels à la transposition de la présente directive sont compris dans le dispositif, les annexes et les considérants de la présente proposition. Aucun document explicatif n'est donc nécessaire.

3.1. Base juridique – Forme de l'acte juridique

La présente proposition de directive vise à contribuer à la durabilité à long terme du transport en favorisant la mise en place d'une infrastructure pour les carburants de substitution. Cette action se fonde sur l'article 91, paragraphe 1, point d), du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne (TFUE). Les obligations chiffrées

prévues par la proposition créent un cadre prévisible pour les professionnels du secteur et pour les particuliers. Les États membres ont l'obligation de mettre en place des cadres d'action nationaux comprenant un ensemble minimum d'éléments défini par la présente directive. Ils sont toutefois libres de choisir comment parvenir aux objectifs qu'elle définit. Cette liberté de transposition de la directive permet aux États membres de recourir aux instruments qu'ils jugent les plus efficaces pour atteindre ces objectifs.

3.2 Contenu de la proposition

L'article 1er définit le champ d'application de la directive, qui est d'exiger la mise en œuvre de spécifications techniques communes et la mise en place d'infrastructures minimum pour des carburants de substitution pour les transports, à savoir l'électricité, le gaz naturel (GNL et GNC) et l'hydrogène.

L'article 2 définit les termes utilisés dans la directive.

L'article 3 impose aux États membres d'établir des cadres d'action nationaux pour le développement commercial des carburants de substitution et de leur infrastructure. Il prévoit des dispositions relatives à la coopération entre États membres et des obligations de présentation de rapports à la Commission, ainsi que l'évaluation des cadres d'action nationaux par celle-ci.

L'article 4 définit des obligations quant à la mise en place par chaque État membre d'un nombre minimal de points de recharge pour véhicules électriques, et les spécifications techniques communes que doit respecter cette infrastructure.

L'article 5 prévoit la mise en place, sur le territoire des États membres où il existe déjà des points de ravitaillement en hydrogène, un nombre suffisant de tels points de ravitaillement pour permettre la circulation de véhicules à hydrogène sur tout le territoire national. Il définit aussi les spécifications techniques communes que cette infrastructure doit respecter.

L'article 6 prévoit que tous les ports maritimes et intérieurs ainsi que les routes du réseau RTE-T central seront équipés de points de ravitaillement en GNL, et définit les spécifications techniques communes que devra respecter cette infrastructure. Il prévoit aussi un nombre suffisant de points de ravitaillement en GNC, en fixant un intervalle maximum entre ces derniers, pour permettre la circulation dans l'ensemble de l'Union des véhicules au GNC, et définit les spécifications techniques communes que doivent respecter ces points de ravitaillement.

L'article 7 définit des éléments communs d'information sur les carburants et leur compatibilité avec les véhicules qui doivent être mis à disposition des consommateurs à la pompe aux points de ravitaillement, dans les manuels d'utilisation des véhicules et sur les véhicules.

L'article 8 spécifie la procédure qui sera suivie pour les actes délégués.

L'article 9 spécifie la procédure de comité pour les actes d'exécution.

L'article 10 précise le calendrier et le contenu des rapports que doivent fournir les États membres et la Commission.

L'article 11 précise le délai de transposition de la directive et la procédure de notification des mesures nationales de transposition.

L'article 12 précise la date d'entrée en vigueur de la directive.

L'annexe I définit les éléments minimum devant être contenus dans les cadres d'action nationaux.

L'annexe II fixe le nombre minimum de points de recharge pour véhicules électriques devant être établis dans chaque État membre.

L'annexe III définit les spécifications techniques des points de recharge pour véhicules électriques, de l'alimentation électrique à quai pour les navires, des points de ravitaillement en hydrogène, des points de ravitaillement en gaz naturel (GNL et GNC) et les normes de carburant à utiliser pour l'information des consommateurs sur les carburants de transport.

Principe de subsidiarité

Le droit de l'Union d'agir dans le domaine des transports est prévu par les articles 90 et 91 du TFUE, au titre VI consacré aux transports.

Une initiative de l'Union est nécessaire car les États membres ne disposent pas des instruments juridiques nécessaires pour établir une coordination paneuropéenne permettant de mettre en place une infrastructure pour les carburants de substitution et d'en définir les spécifications techniques.

La valeur ajoutée par une action européenne dans ce domaine découle de la nature transnationale du problème identifié, qui est l'absence d'infrastructures pour les carburants de substitution. Les fabricants de véhicules, de navires et d'équipements doivent pouvoir produire à grande échelle, pour l'ensemble du marché de l'Union. Ils doivent en outre pouvoir s'appuyer sur des évolutions cohérentes entre États membres. De leur côté, les consommateurs et les utilisateurs de services de transport doivent pouvoir compter sur une mobilité paneuropéenne pour les véhicules et les bateaux à carburant de substitution. Une action européenne peut fournir la coordination requise au niveau de l'ensemble du marché de l'Union et permettre la mise en œuvre de spécifications techniques communes à tous les pays de l'Union.

Principe de proportionnalité

Afin de respecter le principe de proportionnalité, l'action proposée ne porte que sur les carburants de substitution (électricité, hydrogène et gaz naturel, GNL et GNC) pour lesquels des défaillances du marché imposent une intervention publique, et sur les deux modes de transport (par route et par voie navigable) pour lesquels le développement du réseau minimum nécessaire ne peut être réalisé sans le soutien de l'Union. Ces secteurs représentent plus de 80 % des volumes de marchandises et de passagers transportés. Il est essentiel de recourir à des carburants de substitution dans ces secteurs pour mettre fin à la dépendance au pétrole, améliorer la compétitivité de l'Europe et réduire les émissions polluantes et de gaz à effet de serre.

4. INCIDENCE BUDGETAIRE

La mise en œuvre de la directive n'entraînera que des coûts limités pour le budget de l'Union, liés à son suivi.

2013/0012 (COD)

Proposition de

DIRECTIVE DU PARLEMENT EUROPÉEN ET DU CONSEIL

sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution

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

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

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

vu la proposition de la Commission européenne[7],

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

vu l'avis du Comité économique et social européen[8],

vu l'avis du Comité des régions[9],

statuant conformément à la procédure législative ordinaire,

considérant ce qui suit:

(1) Dans sa communication intitulée *Europe 2020: Une stratégie pour une croissance intelligente, durable et inclusive*[10], la Commission vise à renforcer la compétitivité et la sécurité énergétique par une utilisation plus efficace des ressources et de l'énergie.

(2) Le livre blanc *Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources*[11] appelle à mettre fin à la dépendance des transports à l'égard du pétrole. Par conséquent, la Commission s'est engagée à développer une stratégie pour les carburants de substitution durables, y compris l'infrastructure qui y est associée. Le livre blanc fixe par ailleurs l'objectif d'une réduction de 60 % des gaz à effet de serre provenant des transports d'ici à 2050.

(3) La directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 relative à la promotion de l'utilisation de l'énergie produite à partir de sources renouvelables et modifiant puis abrogeant les directives 2001/77/CE et 2003/30/CE[12] fixe l'objectif d'une part de marché de 10 % pour les énergies renouvelables dans les transports.

(4) Sur la base de la consultation des parties prenantes et des experts nationaux, ainsi que de l'expertise acquise[13], l'électricité, l'hydrogène, les biocarburants, le gaz naturel et le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ont été identifiés comme étant les principaux

7 JO C du …, p. ...
8 JO C du …, p. ...
9 JO C du …, p. ...
10 COM(2010) 2020.
11 COM(2011) 144.
12 JO L 140 du 5.6.2009, p. 16.
13 COM(2013) 17.

carburants de substitution susceptibles de remplacer le pétrole à long terme et de favoriser la décarbonisation.

(5) Le rapport présenté le 6 juin 2012 par le groupe de haut niveau CARS 21[14] constate que l'absence d'une infrastructure harmonisée au niveau de l'Union pour les carburants de substitution entrave la commercialisation de véhicules utilisant des carburants de substitution et retarde leurs bénéfices environnementaux. La communication de la Commission intitulée *CARS 2020: plan d'action pour une industrie automobile compétitive et durable en Europe*[15] reprend les principales recommandations du rapport de haut niveau CARS 21 et propose un plan d'action basé sur celles-ci. La présente directive relative à une infrastructure pour les carburants de substitution est l'une des actions clés annoncées par la Commission.

(6) Il faut éviter que le marché intérieur soit fragmenté par l'introduction non coordonnée de carburants de substitution. Des cadres d'action coordonnés, dans tous les États membres, devraient donc apporter la sécurité à long terme nécessaire aux investissements publics et privés dans les technologies de véhicules et de carburant ainsi qu'à la mise en place de l'infrastructure. Par conséquent, les États membres devraient établir des cadres d'action nationaux définissant des objectifs et des mesures d'appui en faveur du développement commercial des carburants de substitution, y compris la mise en place de l'infrastructure nécessaire. Les États membres devraient coopérer avec leurs voisins de l'Union à un niveau régional ou macrorégional par des consultations ou des cadres d'action conjoints, en particulier lorsqu'il est nécessaire d'assurer la continuité transfrontalière de la couverture des infrastructures pour les carburants de substitution ou d'établir de nouvelles infrastructures à proximité des frontières nationales. La Commission devrait assurer la coordination de ces cadres d'action nationaux ainsi que leur cohérence à l'échelon de l'Union après les avoir périodiquement évalués.

(7) Seuls les carburants faisant partie des cadres d'action nationaux devraient pouvoir bénéficier des mesures de soutien nationales ou de l'Union en faveur des infrastructures pour les carburants de substitution afin que l'action publique favorise un développement coordonné du marché intérieur permettant à terme de se déplacer dans l'ensemble de l'Union en utilisant des véhicules et des bateaux fonctionnant avec des carburants de substitution.

(8) Les mesures d'appui aux infrastructures pour les carburants alternatifs devraient être mises en œuvre conformément aux règles du TFUE régissant les aides d'État.

(9) Les biocarburants, au sens de la directive 2009/28/CE, sont des carburants produits à partir de la biomasse[16]. Les biocarburants sont actuellement le principal type de carburant alternatif. Ils représentent 4,4 % de la consommation des transports de l'Union. Ils peuvent contribuer à réduire de manière significative les émissions de CO_2 s'ils sont produits selon des procédés durables et n'entraînent pas de changement indirect de l'affectation des sols. Ils pourraient fournir une énergie propre à tous les modes de transport. Toutefois, leur utilisation pourrait être limitée par des considérations relatives à leurs contraintes d'approvisionnement et à leur durabilité.

---

14 http://ec.europa.eu/enterprise/sectors/automotive/files/cars-21-final-report-2012_en.pdf (en anglais).

15 COM(2012) 636 final du 8.11.2012.

16 JO L 140 du 5.6.2009, p. 16.

(10) En l'absence d'une infrastructure pour les carburants de substitution dont le développement soit harmonisé dans l'ensemble de l'Union, il ne sera pas possible pour les fournisseurs de réaliser des économies d'échelle ni pour les utilisateurs d'être mobiles à l'échelle de l'Union. De nouveaux réseaux d'infrastructure doivent être mis en place, en particulier pour l'électricité, l'hydrogène et le gaz naturel (GNL et GNC).

(11) L'électricité est un carburant propre présentant un intérêt particulier pour les agglomérations urbaines, où l'utilisation de véhicules électriques, y compris à deux roues, peut contribuer à améliorer la qualité de l'air et à réduire le bruit. Les États membres devraient veiller à ce que des points de recharge pour véhicules électriques soient mis en place avec une couverture suffisante, qu'ils soient au moins deux fois plus nombreux que les véhicules, et que leur accès soit public pour 10 % d'entre eux, avec un accent particulier sur les agglomérations urbaines. Les propriétaires privés de véhicules électriques sont largement tributaires de l'existence de points de recharge dans les parcs de stationnement collectifs, notamment ceux des immeubles collectifs et des entreprises. Les autorités publiques devraient adopter des dispositions réglementaires qui assistent les citoyens en veillant à ce que les promoteurs de sites et leurs gestionnaires équipent les infrastructures concernées d'un nombre suffisant de points de recharge de véhicules électriques.

(12) Lors du développement de l'infrastructure pour les véhicules électriques, l'interaction de cette infrastructure avec le système électrique ainsi qu'avec les politiques de l'Union en matière d'électricité doit être prise en compte. La mise en place et l'exploitation des points de recharge pour les véhicules électriques devrait se faire dans un cadre concurrentiel, la possibilité de déployer ou exploiter les infrastructures de recharge étant donnée à toutes les parties intéressées.

(13) Les véhicules électriques pourraient contribuer à la stabilité du système électrique en rechargeant leurs batteries depuis le réseau lorsque la demande générale d'électricité est faible, et en restituant de l'énergie électrique depuis leurs batteries lorsque cette demande est élevée. Par conséquent, les points de recharge devraient utiliser des systèmes intelligents de mesure, et le prix de l'électricité aux points de recharge devrait être basé sur le marché, afin de promouvoir une consommation (et un stockage) souple de l'électricité par l'application d'une tarification dynamique.

(14) En ce qui concerne les points de recharge pour véhicules électriques non ouverts au public, les États membres devraient veiller à la cohérence et à la plus grande synergie possible avec les plans de déploiement de systèmes intelligents de mesure prévu par l'annexe I, point 2, de la directive 2009/72/CE du Parlement européen et du Conseil du 13 juillet 2009 concernant des règles communes pour le marché intérieur de l'électricité et abrogeant la directive 2003/54/CE[17]. À l'heure actuelle, les points de recharge ouverts au public ne font pas partie des activités régulées des gestionnaires de réseau de distribution tels que définis au chapitre VI de ladite directive.

(15) En 2010, la Commission a donné aux organismes européens de normalisation un mandat (M468) les chargeant d'élaborer de nouvelles normes ou de réviser les normes existantes en vue d'assurer l'interopérabilité et la connectivité entre le point d'approvisionnement électrique et le chargeur des véhicules électriques. Le CEN/Cenelec a mis en place un groupe de réflexion qui a publié un rapport en octobre 2011. Ce rapport contient un certain nombre de recommandations mais ne

[17] JO L 211 du 14.8.2009, p. 55.

présente pas de consensus pour le choix d'une interface standard. Par conséquent, des décisions supplémentaires devront être arrêtées afin de fournir une solution non propriétaire assurant l'interopérabilité dans l'ensemble de l'Union.

(16) Les installations électriques à quai peuvent servir aux transports maritimes et par voies navigables en tant que source d'alimentation en énergie propre, en particulier dans les ports maritimes et de navigation intérieure où la qualité de l'air est mauvaise ou bien où la pollution sonore est importante.

(17) Le taux de pénétration des véhicules à hydrogène, y compris à deux roues, est très faible à l'heure actuelle, mais il est essentiel de mettre en place une infrastructure de ravitaillement en hydrogène suffisante pour permettre leur déploiement à plus grande échelle.

(18) Les États membres devraient veiller à la mise en place d'une infrastructure publique d'approvisionnement en hydrogène des véhicules à moteur, avec un intervalle entre points de ravitaillement tel qu'il permette aux véhicules à hydrogène de circuler sur l'ensemble du territoire national, ainsi que d'un certain nombre de points de ravitaillement dans les agglomérations urbaines. Ainsi, ces véhicules pourraient circuler dans l'ensemble de l'Union.

(19) En ce qui concerne les véhicules au gaz naturel, environ 3 000 points de ravitaillement sont exploités dans l'Union. Des points de ravitaillement supplémentaires pourraient aisément être mis en place et être approvisionnés depuis la zone déjà bien développée couverte par le réseau de distribution du gaz dans l'Union, la qualité du gaz devant toutefois être suffisante pour les véhicules au gaz utilisant des technologies existantes et avancées.

(20) Les États membres devraient veiller à la mise en place d'une infrastructure publique d'approvisionnement en gaz naturel comprimé (GNC) des véhicules à moteur, avec un intervalle entre points de ravitaillement tel qu'il permette aux véhicules au GNC de circuler dans l'ensemble de l'Union, ainsi que d'un certain nombre de points de ravitaillement dans les agglomérations urbaines.

(21) Le gaz naturel liquéfié (GNL) est un carburant de substitution intéressant, susceptible de permettre aux bateaux de respecter les exigences en matière de limitation du contenu en soufre des combustibles marins dans les zones de contrôle des émissions de soufre, qui concernent la moitié des navires de transport maritime à courte distance, prévues par la directive 2012/33/UE du Parlement européen et du Conseil du 21 novembre 2012 modifiant la directive 1999/32/CE en ce qui concerne la teneur en soufre des combustibles marins[18]. Un réseau de base de points de ravitaillement en GNL pour les bateaux de navigation maritime et intérieure devrait avoir été mis en place en 2020 au plus tard. Cet accent initial mis sur le réseau de base ne devrait pas exclure, à plus long terme, la mise à disposition de GNL dans des ports autres que ceux de ce réseau, notamment les ports importants pour les navires autres que de transport (bateaux de pêche, navires de service en mer, etc.).

(22) Le GNL peut aussi représenter un moyen efficace de permettre aux véhicules lourds de respecter les normes strictes d'émissions Euro VI[19].

---

[18] JO L 327 du 27.11.2012, p. 1.

[19] Règlement (CE) nº 595/2009 du Parlement européen et du Conseil du 18 juin 2009 relatif à la réception des véhicules à moteur et des moteurs au regard des émissions des véhicules utilitaires lourds (Euro VI) et à l'accès aux informations sur la réparation et l'entretien des véhicules, et modifiant le règlement

(23) Le réseau central établi conformément au règlement du Parlement européen et du Conseil relatif aux orientations de l'Union pour le développement du réseau transeuropéen de transport[20] devrait servir de point de départ pour le déploiement de l'infrastructure du GNL car il couvre les principaux flux de trafic et permet de bénéficier d'un effet de réseau.

(24) Du fait de la diversité croissante des carburants de véhicules à moteur et de la mobilité routière de plus en plus grande des citoyens de l'Union, il faut fournir aux consommateurs des informations claires et faciles à comprendre sur la compatibilité de leur véhicule avec les différents carburants proposés sur les marchés de carburants dans l'Union, sans préjudice de la directive 2009/30/CE du Parlement européen et du Conseil du 23 avril 2009 modifiant la directive 98/70/CE en ce qui concerne les spécifications relatives à l'essence, au carburant diesel et aux gazoles ainsi que l'introduction d'un mécanisme permettant de surveiller et de réduire les émissions de gaz à effet de serre, modifiant la directive 1999/32/CE du Conseil en ce qui concerne les spécifications relatives aux carburants utilisés par les bateaux de navigation intérieure et abrogeant la directive 93/12/CEE[21].

(25) Afin de faire en sorte que les dispositions de la présente directive soient adaptées aux évolutions du marché et aux progrès techniques, il y a lieu de déléguer à la Commission le pouvoir d'adopter des actes conformément à l'article 290 du traité sur le fonctionnement de l'Union européenne en ce qui concerne l'éventail des carburants de substitution, les caractéristiques de l'infrastructure et le niveau de couverture approprié, ainsi que les normes applicables aux carburants. Il importe particulièrement que la Commission procède aux consultations appropriées durant son travail préparatoire, y compris au niveau des experts.

(26) Les spécifications techniques d'interopérabilité des points de recharge et d'approvisionnement devraient faire l'objet de normes européennes pleinement compatibles avec les normes internationales pertinentes. En l'absence de normes européennes, il n'est pas possible de spécifier les références détaillées de certaines des spécifications requises. Par conséquent, la Commission devrait demander aux organismes européens de normalisation de publier de telles normes européennes conformément à l'article 10 du règlement (UE) nº 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision nº 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil[22]; ces normes devraient être basées sur des normes internationales existantes ou, le cas échéant, sur les travaux de normalisation internationaux en cours. Lorsque des normes internationales sont disponibles, leurs spécifications techniques devraient être utilisées en tant que solution provisoire en attendant l'adoption de normes européennes. Pour les normes non encore publiées, les travaux devraient être basés sur: (i) «Configuration FF, IEC 62196-3:CDV 2012» pour les points de recharge rapide en courant continu pour les véhicules à moteur; (ii) ISO TC67/WG10 pour les

---

(CE) nº 715/2007 et la directive 2007/46/CE, et abrogeant les directives 80/1269/CEE, 2005/55/CE et 2005/78/CE, JO L 188 du 18.7.2009, p. 1.

20 JO L xxx

21 JO L 140 du 5.6.2009, p. 88.

22 JO L 316 du 14.11.2012, p. 12

points de ravitaillement en GNL pour les véhicules aquatiques; (iii) les travaux de l'ISO/TC 252 pour l'approvisionnement en GNC et en GNL des véhicules à moteur. La Commission devrait être habilitée à adapter, via des actes délégués, les références aux spécifications techniques définies par les normes européennes.

(27) En application de la directive, la Commission devrait consulter les groupes d'experts concernés, notamment le groupe d'experts européens sur les carburants du futur pour les transports, qui comprend des experts du secteur professionnel et de la société civile, ainsi que le groupe d'experts conjoint «transports et environnement», qui regroupe des experts des États membres.

(28) Il convient que, lorsqu'elle prépare et élabore des actes délégués, la Commission veille à ce que les documents pertinents soient transmis simultanément, en temps utile et de façon appropriée au Parlement européen et au Conseil.

(29) Afin d'assurer l'uniformité des conditions d'exécution de la présente directive, il y a lieu de conférer des compétences d'exécution à la Commission afin de lui permettre de définir des procédures et des spécifications communes. Ces compétences devraient être exercées conformément au règlement (UE) nº 182/2011 du Parlement européen et du Conseil du 16 février 2011 établissant les règles et principes généraux relatifs aux modalités de contrôle par les États membres de l'exercice des compétences d'exécution par la Commission[23].

(30) Étant donné que l'objectif de la présente directive, qui est de promouvoir un large développement commercial des carburants de substitution, ne peut pas être réalisé de manière suffisante par les États membres pris individuellement, mais nécessite une intervention de l'Union afin de garantir que la demande de ces véhicules soit telle qu'elle permette aux entreprises européennes du secteur de lancer des projets d'un bon rapport coût-efficacité et que les véhicules utilisant un carburant de substitution puissent circuler dans l'ensemble de l'Union, celle-ci peut prendre des mesures conformément au principe de subsidiarité consacré à l'article 5 du traité sur l'Union européenne. Conformément au principe de proportionnalité tel qu'énoncé audit article, la présente directive n'excède pas ce qui est nécessaire pour atteindre ces objectifs,

ONT ADOPTÉ LA PRÉSENTE DIRECTIVE:

Article premier
Objet

La présente directive établit un cadre commun pour des mesures visant à déployer dans l'Union des infrastructures destinées aux carburants de substitution afin de rompre la dépendance des transports à l'égard du pétrole, et fixe des exigences minimales et des spécifications techniques communes concernant la mise en place de ces infrastructures, notamment de points de recharge pour véhicules électriques et de points de ravitaillement en gaz naturel (GNL et GNC) et en hydrogène.

Article 2
Définitions

Aux fins de la présente directive, on entend par:

[23] JO L 55 du 28.2.2011, p. 13.

1) «carburants de substitution»: les carburants qui se substituent aux carburants fossiles en tant que source d'énergie pour les transports et peuvent contribuer à la décarbonisation de ces derniers. Ils comprennent notamment:

- l'électricité,
- l'hydrogène,
- les biocarburants au sens de la directive 2009/28/CE du Parlement européen et du Conseil,
- les carburants de synthèse,
- le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé – GNC) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié – GNL), et
- le gaz de pétrole liquéfié (GPL);

2) «point de recharge»: un point de recharge lente ou un point de recharge rapide ou une installation pour l'échange physique de la batterie d'un véhicule électrique;

3) «point de recharge lente»: un point de recharge permettant l'alimentation directe en électricité d'un véhicule électrique à une puissance inférieure ou égale à 22 kW;

4) «point de recharge rapide»: un point de recharge permettant l'alimentation directe en électricité d'un véhicule électrique à une puissance de plus de 22 kW;

5) «point de recharge ou de ravitaillement ouvert au public»: un point de recharge ou de ravitaillement auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire;

6) «véhicule électrique»: un véhicule au sens de la directive 2007/46/CE du Parlement européen et du Conseil du 5 septembre 2007 établissant un cadre pour la réception des véhicules à moteur, de leurs remorques et des systèmes, des composants et des entités techniques destinés à ces véhicules[24], ayant une vitesse maximale par construction supérieure à 25 km/h, équipé d'un ou plusieurs moteurs de traction fonctionnant à l'électricité et non raccordés en permanence au réseau, ainsi que leurs composants et systèmes à haute tension qui sont reliés galvaniquement au rail haute tension de la chaîne de traction électrique

7) «point de ravitaillement»: un approvisionnement en tout carburant à l'exception du GNL par l'intermédiaire d'une pompe physiquement fixe.

8) «point de ravitaillement en GNL»: un approvisionnement en GNL, soit par l'intermédiaire d'une pompe physiquement fixe reliée à des installations fixes ou mobiles (y compris des véhicules ou des navires), soit par l'intermédiaire d'un conteneur mobile de GNL.

Article 3
Cadres d'action nationaux

1. Chaque État membre adopte un cadre d'action national pour le développement commercial des carburants de substitution et leurs infrastructures, qui inclut les informations figurant à l'annexe I et comporte au moins les éléments suivants:

   - une évaluation de la situation actuelle des carburants de substitution et de leurs perspectives de développement;

[24] JO L 263 du 9.10.2007, p. 1.

– une évaluation de la continuité transfrontalière de la couverture assurée par les infrastructures destinées aux carburants de substitution;

– un cadre réglementaire concourant à la mise en place d'infrastructures pour les carburants de substitution;

– des mesures destinées à soutenir la mise en œuvre du cadre d'action national;

– des mesures d'appui pour le déploiement et la production;

– un soutien à la recherche, au développement technologique et aux activités de démonstration;

– des objectifs en matière de déploiement des carburants de substitution;

– le nombre de véhicules électriques utilisant des carburants de substitution escompté en 2020;

– l'évaluation du besoin en points de ravitaillement en GNL dans les ports situés en dehors du réseau central RTE-T qui revêtent de l'importance pour les bateaux ne pratiquant pas d'activités de transport, en particulier les bateaux de pêche;

– le cas échéant, des mécanismes de coopération avec d'autres États membres conformément au paragraphe 2.

2. 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 de la présente directive.

3. Seuls les carburants inclus dans les cadres d'action nationaux peuvent bénéficier des mesures d'appui nationales ou de l'Union en faveur des infrastructures destinées aux carburants de substitution.

4. Les mesures d'appui aux infrastructures destinées aux carburants de substitution sont mises en œuvre conformément aux dispositions du TFUE régissant les aides d'État.

5. Les États membres notifient leur cadre d'action national à la Commission [dans un délai de 18 mois à compter de la date d'entrée en vigueur de la présente directive].

6. La Commission évalue les cadres d'action nationaux et veille à leur cohérence à l'échelon de l'Union. Elle transmet au Parlement européen un rapport sur son évaluation desdits cadres d'action nationaux dans un délai d'un an à compter de leur réception.

7. La Commission est habilitée, conformément à l'article 8, à adopter des actes délégués pour modifier la liste d'éléments prévue au paragraphe 1 et les informations visées à l'annexe I.

Article 4
Alimentation en électricité pour les transports

1. Les États membres veillent à la mise en place, au plus tard le 31 décembre 2020, d'un nombre de points de recharge pour véhicules électriques au moins égal à celui indiqué dans le tableau de l'annexe II.

2. Au moins 10 % de ces points de recharge sont ouverts au public.

3. Les points de recharge lente pour véhicules électriques respectent au plus tard le 31 décembre 2015 les spécifications techniques fixées au point 1.1 de l'annexe III.

Les points de recharge rapide pour véhicules électriques respectent au plus tard le 31 décembre 2017 les spécifications techniques fixées au point 1.2 de l'annexe III.

Les États membres s'assurent que les équipements pour points de recharge lente et pour points de recharge rapide tels que définis aux points 1.1 et 1.2 de l'annexe III sont disponibles dans des conditions équitables, raisonnables et non discriminatoires.

4. Les États membres veillent à l'installation dans les ports d'une alimentation électrique à quai pour les bateaux, sous réserve que celle-ci présente un bon rapport coût-efficacité et des avantages pour l'environnement.

5. La fourniture d'électricité à quai pour les transports maritimes et la navigation intérieure respecte au plus tard le 31 décembre 2015 les spécifications techniques fixées au point 1.3 de l'annexe III.

6. Tous les points de recharge pour véhicules électriques ouverts au public sont équipés de systèmes intelligents de mesure tels que définis à l'article 2, paragraphe 28, de la directive 2012/27/UE et respectent les exigences prévues à l'article 9, paragraphe 2, de ladite directive.

7. L'annexe I, point 1, alinéa h, et le dernier alinéa de l'annexe I, point 2, de la directive 2009/72/CE s'appliquent aux données de consommation et aux systèmes de mesure des points de recharge pour véhicules électriques.

8. Les États membres s'abstiennent d'interdire aux utilisateurs de véhicules électriques d'acheter de l'électricité à quelque fournisseur d'électricité que ce soit, indépendamment de l'État membre dans lequel ce dernier est enregistré. Ils veillent à ce que les consommateurs aient le droit de se fournir en électricité auprès de plusieurs fournisseurs à la fois, de manière à ce que la fourniture d'électricité pour un véhicule électrique puisse faire l'objet d'un contrat distinct.

9. Les États membres font en sorte que toute personne puisse établir ou exploiter des points de recharge ouverts au public et que les gestionnaires de réseau de distribution coopèrent sur une base non discriminatoire avec une telle personne.

10. Les États membres veillent à ce que les prix pratiqués aux points de recharge ouverts au public soient raisonnables et ne comportent pas de pénalités ou de frais excessifs lorsqu'un véhicule électrique est rechargé par un utilisateur n'ayant pas de relations contractuelles avec le gestionnaire du point de recharge.

11. La Commission est habilitée, conformément à l'article 8, à adopter des actes délégués concernant la mise à jour des spécifications techniques fixées aux points 1.1, 1.2 et 1.3 de l'annexe III.

Article 5

Alimentation en hydrogène pour les transports

1. Les États membres sur le territoire desquels des points de ravitaillement en hydrogène existent à la date d'entrée en vigueur de la présente directive veillent à ce qu'un nombre suffisant de points de ravitaillement ouverts au public, espacés au maximum de 300 km, soient disponibles au plus tard le 31 décembre 2020 pour permettre la circulation de véhicules à hydrogène sur l'ensemble du territoire national.

2. Le 31 décembre 2015 au plus tard, tous les points de ravitaillement en hydrogène pour véhicules à moteur sont conformes aux spécifications techniques fixées au point 2 de l'annexe III.

3. La Commission est habilitée, conformément à l'article 8, à adopter des actes délégués concernant la mise à jour des spécifications techniques fixées au point 2 de l'annexe III.

Article 6
Alimentation en gaz naturel pour les transports

1. Les États membres veillent à ce que des points de ravitaillement en GNL ouverts au public soient disponibles pour les transports maritimes et la navigation intérieure au plus tard le 31 décembre 2020 dans tous les ports maritimes du réseau central transeuropéen de transport (RTE-T).

2. Les États membres veillent à ce que des points de ravitaillement en GNL ouverts au public soient disponibles pour la navigation intérieure au plus tard le 31 décembre 2025 dans tous les ports intérieurs du réseau central RTE-T.

3. Les États membres coopèrent afin d'assurer aux véhicules utilitaires lourds roulant au GNL la possibilité de circuler tout au long des routes du réseau central RTE-T. À cette fin, des points de ravitaillement en GNL ouverts au public sont installés au plus tard le 31 décembre 2020 à des intervalles n'excédant pas 400 km.

4. Tous les points de ravitaillement en GNL pour les transports maritimes et la navigation intérieure respectent au plus tard le 31 décembre 2015 les spécifications techniques fixées au point 3.1 de l'annexe III.

5. Tous les points de ravitaillement en GNL ouverts au public destinés aux véhicules à moteur respectent au plus tard le 31 décembre 2015 les spécifications techniques fixées au point 3.2 de l'annexe III.

6. Les États membres veillent à ce que le 31 décembre 2020 au plus tard, un nombre suffisant de points de ravitaillement ouverts au public, espacés au maximum de 150 km, soient disponibles pour permettre la circulation dans l'ensemble de l'Union de véhicules roulant au GNC.

7. Tous les points de ravitaillement en GNC pour véhicules à moteur respectent, au plus tard le 31 décembre 2015, les spécifications techniques fixées au point 3.3 de l'annexe III.

8. Tous les points de ravitaillement en GNC pour véhicules à moteur fournissent du gaz dont la qualité est celle requise par les technologies actuelles et par les technologies de pointe des véhicules roulant au GNC.

9. La Commission est habilitée, conformément à l'article 8, à adopter des actes délégués concernant la mise à jour des spécifications techniques fixées aux points 3.1, 3.2 et 3.3 de l'annexe III.

10. La Commission adopte des actes d'exécution concernant:

- les règles de sécurité pour le GNL en matière de stockage, de transport et d'opérations de remplissage;

- les spécifications techniques relatives à l'interopérabilité entre bateaux et points de ravitaillement en GNL dans le cadre des transports maritimes et de la navigation intérieure.

Ces actes d'exécution sont adoptés conformément à la procédure visée à l'article 9.

Article 7
Information des consommateurs sur les carburants utilisés dans les transports

1. Sans préjudice de la directive 2009/30/CE, les États membres s'assurent que des informations pertinentes, claires et simples concernant la compatibilité des différents carburants du marché avec les véhicules sont disponibles:

   (a) aux pompes de tous les points de ravitaillement, chez les concessionnaires automobiles et dans les centres de contrôle technique de leur territoire;

   (b) dans les manuels d'utilisation des véhicules;

   (c) sur les véhicules. Cette exigence s'applique à tous les véhicules neufs vendus sur le territoire des États membres à compter de [la date de transposition de la présente directive] et à tous les autres véhicules immatriculés sur le territoire des États membres à compter de la date de leur premier contrôle technique suivant [la date de transposition de la présente directive].

2. Les informations relatives à la compatibilité des carburants visées au paragraphe 1 sont basées sur les normes d'étiquetage des carburants des systèmes de normes européennes (EN), telles qu'énumérées à l'annexe III, point 4, si celles-ci sont disponibles et appropriées pour atteindre les objectifs de la présente directive, et une expression graphique de ces normes est réalisée.

3. Cette même expression graphique mentionnée au paragraphe 2 est utilisée pour satisfaire aux exigences prévues au paragraphe 1.

4. La Commission peut adopter des actes d'exécution définissant l'emplacement exact sur le véhicule des informations relatives à la compatibilité ainsi que l'expression graphique de ces dernières, afin de garantir leur harmonisation dans l'ensemble de l'Union. Lorsqu'il n'y a pas de systèmes EN disponibles incluant des normes sur l'étiquetage des carburants ou que ceux-ci ne sont pas appropriés pour atteindre les objectifs de la présente directive, la Commission peut adopter des actes d'exécution déterminant les paramètres de l'étiquetage des carburants applicables aux carburants introduits sur le marché de l'Union qui, selon l'estimation de la Commission, représentent au moins 1 % du volume total des ventes de carburants dans plus d'un État membre.

5. Les actes d'exécution visés au présent article sont adoptés conformément à la procédure visée à l'article 9.

Article 8
Exercice de la délégation

1. Le pouvoir d'adopter des actes délégués est conféré à la Commission sous réserve des conditions fixées au présent article.

2. La délégation de pouvoirs visée aux articles 3, 4, 5, et 6 est conférée à la Commission pour une durée indéterminée.

3. La délégation de pouvoirs visée aux articles 3, 4, 5 et 6 peut être révoquée à tout moment par le Parlement européen ou par le Conseil. Une décision de révocation met un terme à la délégation de pouvoirs spécifiée dans ladite décision. La révocation prend effet le jour suivant celui de la publication de ladite décision au Journal officiel

de l'Union européenne ou à une date ultérieure qui est précisée dans ladite décision. Elle ne porte pas atteinte à la validité des actes délégués déjà en vigueur.

4. Aussitôt qu'elle adopte un acte délégué, la Commission notifie celui-ci simultanément au Parlement européen et au Conseil.

5. Un acte délégué adopté en vertu des articles 3, 4, 5 et 6 n'entre en vigueur que s'il n'a donné lieu à aucune objection de la part du Parlement européen ou du Conseil pendant la période de deux mois suivant sa notification à ces deux institutions, ou si avant l'expiration de ce délai, le Parlement européen et le Conseil ont tous deux informé la Commission de leur intention de ne pas formuler d'objections. Ce délai est prolongé de trois mois à l'initiative du Parlement européen ou du Conseil.

Article 9
Comité

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

2. Lorsqu'il est fait référence au présent paragraphe, l'article 4 du règlement (UE) n° 182/2011 s'applique.

3. Lorsque l'avis du comité doit être obtenu par procédure écrite, ladite procédure est close sans résultat lorsque, dans le délai imparti pour la formulation de l'avis, le président du comité le décide ou une majorité simple des membres du comité le demande.

Article 10
Rapports et réexamen

1. Chaque État membre soumet à la Commission un rapport relatif à son cadre d'action national et à sa mise en œuvre au plus tard [deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive], puis tous les deux ans. Ces rapports comportent les informations visées à l'annexe I.

2. Tous les deux ans avec effet [deux ans après la date de transposition de la présente directive], la Commission soumet au Parlement européen et au Conseil un rapport relatif à l'application de la présente directive.

Ce rapport de la Commission comporte les éléments suivants:

– l'évaluation des mesures prises par chaque État membre;

– l'évaluation des effets de la présente directive sur le développement commercial des carburants de substitution et l'incidence sur l'économie et l'environnement;

– des informations concernant les progrès techniques et le développement commercial des carburants de substitution relevant de la présente directive, et de tout autre carburant de substitution.

La Commission peut présenter toute proposition de mesure appropriée.

Le rapport de la Commission comprend une évaluation des exigences et des dates fixées dans la présente directive eu égard à la mise en place des infrastructures et à la mise en œuvre des spécifications, en prenant en compte les évolutions techniques,

économiques et commerciales des différents carburants de substitution. Il est assorti, s'il y a lieu d'une proposition législative.

Article 11
Transposition

1. Les États membres mettent en vigueur au plus tard [18 mois après la date d'entrée en vigueur de la présente directive] les dispositions législatives, réglementaires et administratives nécessaires pour se conformer à la présente directive. Ils en informent immédiatement la Commission.

2. Lorsque les États membres adoptent lesdites dispositions, celles-ci contiennent une référence à la présente directive ou sont accompagnées d'une telle référence lors de leur publication officielle. Les modalités de cette référence sont arrêtées par les États membres.

3. Les États membres communiquent à la Commission le texte des dispositions essentielles de droit interne qu'ils adoptent dans le domaine couvert par la présente directive.

Article 12
Entrée en vigueur

La présente directive entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Article 13
Destinataires

Les États membres sont destinataires de la présente directive.

Fait à Bruxelles, le

Par le Parlement européen	*Par le Conseil*
Le président	*Le président*

ANNEXE I

Cadres d'action nationaux

Le cadre d'action national comporte au moins les éléments suivants:

1. Un cadre réglementaire

Le cadre réglementaire consiste en des mesures destinées à soutenir la mise en place d'infrastructures destinées aux carburants de substitution, en lien, par exemple, avec les permis de construire, les autorisations en matière de parcs de stationnement, les certifications de performance des entreprises en matière de protection de l'environnement ou les concessions de stations-services.

2. Des mesures destinées à soutenir la mise en œuvre du cadre d'action national

Ces mesures comprennent au moins les éléments suivants:

- des incitations directes à l'achat de moyens de transport utilisant des carburants de substitution ou à la construction d'infrastructures;

- la possibilité d'incitations fiscales pour promouvoir les moyens de transport utilisant des carburants de substitution et leurs infrastructures;

- l'utilisation des marchés publics, y compris des marchés publics conjoints, pour soutenir les carburants de substitution;

- des incitations non financières agissant sur la demande: par exemple l'accès préférentiel à des zones d'accès restreint, la politique de stationnement, les voies réservées;

3. Un soutien au déploiement et à la production

Un budget public annuel affecté au déploiement des infrastructures destinées aux carburants de substitution, ventilé en fonction du carburant et du mode de transport (routier, ferroviaire, maritime ou aérien).

Un budget public annuel affecté au soutien des sites de production des technologies des carburants de substitution, ventilé en fonction du carburant et du mode de transport.

4. La recherche, le développement technologique et les activités de démonstration:

Un budget public annuel affecté au soutien de la recherche, du développement technologique et des activités de démonstration, ventilé en fonction du carburant et du mode de transport.

5. Des objectifs

- des objectifs nationaux à l'horizon 2020 pour le déploiement des carburants de substitution dans les différents modes de transport (routier, ferroviaire, maritime et aérien) et pour les infrastructures correspondantes,

- des objectifs nationaux, établis année par année, pour le déploiement des carburants de substitution dans les différents modes de transport et pour les infrastructures correspondantes en vue d'atteindre les objectifs nationaux fixés pour l'horizon 2020.

ANNEXE II

Nombre minimum de points de recharge pour véhicules électriques dans chaque État membre

État membre	Nombre de points de recharge (en milliers)	Nombre de points de recharge ouverts au public (en milliers)
BE	**207**	**21**
BG	**69**	**7**
CZ	**129**	**13**
DK	**54**	**5**
DE	**1503**	**150**
EE	**12**	**1**
IE	**22**	**2**
EL	**128**	**13**
ES	**824**	**82**
FR	**969**	**97**
IT	**1255**	**125**
CY	**20**	**2**
LV	**17**	**2**
LT	**41**	**4**
LU	**14**	**1**
HU	**68**	**7**
MT	**10**	**1**
NL	**321**	**32**
AT	**116**	**12**
PL	**460**	**46**
PT	**123**	**12**
RO	**101**	**10**
SI	**26**	**3**
SK	**36**	**4**
FI	**71**	**7**
SE	**145**	**14**
UK	**1221**	**122**
HR	**38**	**4**

ANNEXE III

Spécifications techniques

1. Spécifications techniques pour les points de recharge pour véhicules électriques

1.1. Points de recharge électrique lente pour véhicules à moteur

Les points de recharge lente en courant alternatif (CA) pour véhicules électriques sont équipés, à des fins d'interopérabilité, de connecteurs de type 2, tels que décrits dans la norme EN62196-2:2012.

1.2. Points de recharge électrique rapide pour véhicules à moteur

Les points de recharge rapide en courant alternatif (CA) pour véhicules électriques sont équipés, à des fins d'interopérabilité, de connecteurs de type 2, tels que décrits dans la norme EN62196-2:2012.

Les points de recharge rapide en courant continu (CC) pour véhicules électriques sont équipés, à des fins d'interopérabilité, de connecteurs de type «Combo 2», tels que décrits dans la norme EN correspondante, qui doit être adoptée d'ici 2014.

1.3. Électricité à quai pour les bateaux

L'alimentation électrique à quai des bateaux, y compris la conception, l'installation et le contrôle des systèmes, est conforme à la norme EN correspondante, qui doit être adoptée d'ici 2014, et, en attendant sa publication, avec les spécifications techniques de la norme IEC/ISO/IEEE 80005-1.

2. Spécifications techniques pour les points de ravitaillement en hydrogène pour véhicules à moteur

2.1. Les points de ravitaillement en hydrogène en extérieur distribuant de l'hydrogène gazeux utilisé comme carburant par des véhicules terrestres sont conformes à la norme EN correspondante, qui doit être adoptée d'ici 2014, et, en attendant sa publication, avec les spécifications techniques de la spécification ISO/TS 20100:2008 sur les stations-services distribuant de l'hydrogène gazeux.

2.2. La pureté de l'hydrogène distribué par les points de ravitaillement en hydrogène est conforme à la norme EN correspondante, qui doit être adoptée d'ici 2014, et, en attendant sa publication, avec les spécifications techniques incluses dans la norme ISO 14687-2.

2.3. Les points de ravitaillement en hydrogène emploient des algorithmes et équipements de remplissage conformes à la norme EN correspondante, qui doit être adoptée d'ici 2014, et, en attendant sa publication, avec les protocoles de remplissage pour les véhicules utilitaires légers utilisant de l'hydrogène gazeux de la norme ISO 20100.

2.4. Les connecteurs de véhicules pour le ravitaillement en hydrogène gazeux sont conformes à la norme EN correspondante, qui doit être adoptée d'ici 2014, et, en attendant sa publication, avec la norme ISO 17268 relative aux dispositifs de raccordement pour le ravitaillement des véhicules terrestres en hydrogène gazeux.

3. Spécifications techniques pour les points de ravitaillement en gaz naturel

3.1. Spécifications techniques pour les points de ravitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) pour bateaux

Les points de ravitaillement en GNL pour bateaux sont conformes à la norme EN correspondante, qui doit être adoptée d'ici 2014.

3.2. Spécifications techniques pour les points de ravitaillement en gaz naturel liquéfié (GNL) pour véhicules à moteur

Les points de ravitaillement en GNL pour véhicules à moteur sont conformes à la norme EN correspondante, qui doit être adoptée d'ici 2014.

3.3. Spécifications techniques pour les points de ravitaillement en gaz naturel comprimé (GNC) pour véhicules à moteur

3.3.1. Les connecteurs/réceptacles pour le GNC sont conformes au règlement n° 110 de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (qui fait référence à la norme ISO 14469, parties I et II).

3.3.2. Les points de ravitaillement en GNC et en GNCL sont conformes à la norme EN correspondante, qui doit être adoptée d'ici 2014.

4. Spécifications techniques pour l'essence et le gazole contenant des biocarburants

4.1. L'essence contenant du bioéthanol en faible concentration respecte la norme EN228.

4.2. Le gazole contenant du biogazole en faible concentration respecte la norme EN590.

4.3. Toutes les pompes distribuant de l'essence aux points de ravitaillement appliquent les exigences d'étiquetage des carburants telles que définies dans la norme EN228.

4.4. Toutes les pompes distribuant du gazole aux points de ravitaillement appliquent les exigences d'étiquetage des carburants telles que définies dans la norme EN590.

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB

1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

1.4. Objectif(s)

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.6. Durée et incidence financière

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

2.2. Système de gestion et de contrôle

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

3.2.5. Participation de tiers au financement

3.3. Incidence estimée sur les recettes

FICHE FINANCIÈRE LÉGISLATIVE

1. CADRE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

1.1. Dénomination de la proposition/de l'initiative

Directive sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants de substitution

1.2. Domaine(s) politique(s) concerné(s) dans la structure ABM/ABB[25]

Transport

1.3. Nature de la proposition/de l'initiative

X La proposition/l'initiative porte sur une **action nouvelle**

☐ La proposition/l'initiative porte sur une **action nouvelle suite à un projet pilote/une action préparatoire**[26]

☐ La proposition/l'initiative est relative à la **prolongation d'une action existante**

☐ La proposition/l'initiative porte sur une **action réorientée vers une nouvelle action**

1.4. Objectif(s)

1.4.1. Objectif(s) stratégique(s) pluriannuel(s) de la Commission visé(s) par la proposition/l'initiative

L'initiative phare «Une Europe efficace dans l'utilisation des ressources» de la stratégie «Europe 2020»

Le LIVRE BLANC «Feuille de route pour un espace européen unique des transports – Vers un système de transport compétitif et économe en ressources»

1.4.2. Objectif(s) spécifique(s) et activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Objectif spécifique n° 4

Utilisation accrue des modes de transport à faibles émissions de carbone et promotion de la multimodalité (en lien avec l'objectif général «Transport économe en ressources»).

Activité(s) ABM/ABB concernée(s)

Transports terrestres, aériens et maritimes

[25] ABM: Activity-Based Management – ABB: Activity-Based Budgeting.

[26] Tel(le) que visé(e) à l'article 49, paragraphe 6, point a) ou b), du règlement financier.

1.4.3. Résultat(s) et incidence(s) attendu(s)

Préciser les effets que la proposition/l'initiative devrait avoir sur les bénéficiaires/la population visée.

Réalisation d'une infrastructure minimale pour carburants de substitution et application paneuropéenne de normes techniques communes

Maintien de la prédominance de l'industrie automobile et navale de l'UE; contribution à la croissance économique et à l'emploi en Europe

Réduction de la dépendance des transports par rapport au pétrole

Contribution à la réduction de 60 % des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports d'ici à 2050

1.4.4. Indicateurs de résultats et d'incidences

Préciser les indicateurs permettant de suivre la réalisation de la proposition/de l'initiative.

Nombre de bornes de recharge électrique / de stations de ravitaillement

Nombre de véhicules / navires à carburant de substitution

Réduction du pourcentage de pétrole importé

Réduction du pourcentage des émissions de gaz à effet de serre dues aux transports

1.5. Justification(s) de la proposition/de l'initiative

1.5.1. Besoin(s) à satisfaire à court ou à long terme

À court terme:

Couverture minimale pour l'électricité, l'hydrogène, le GNL (transport routier et navigation) et le GNC

Étiquetage du carburant aux stations de ravitaillement et sur les véhicules

À long terme: Couverture optimale pour l'électricité, l'hydrogène, le GNL (transport routier et navigation) et le GNC

1.5.2. Valeur ajoutée de l'intervention de l'UE

Faciliter le développement d'un marché unique pour l'infrastructure des carburants de substitution et pour les véhicules et navires à carburant de substitution

Créer les conditions permettant aux différents acteurs du marché d'assumer leurs fonctions respectives

1.5.3. Leçons tirées d'expériences similaires

On s'est intéressé, dans le cadre d'initiatives précédentes, à la production du carburant, au développement de la technologie des véhicules et à la commercialisation des carburants de substitution, mais pas à la réalisation de l'infrastructure nécessaire.

Ces expériences confirment que l'UE doit agir dans le domaine des infrastructures.

1.5.4. Compatibilité et synergie éventuelle avec d'autres instruments appropriés

Infrastructures de transport – «mécanisme pour l'Interconnexion en Europe» du RTE-T

1.6. Durée et incidence financière

☐ Proposition/initiative à **durée limitée**

– ☐ Proposition/initiative en vigueur à partir de [JJ/MM]AAAA jusqu'en [JJ/MM]AAAA

– ☐ Incidence financière de AAAA jusqu'en AAAA

✕ Proposition/initiative à **durée illimitée**

– Mise en œuvre avec une période de montée en puissance dès l'adoption de la directive

1.7. Mode(s) de gestion prévu(s)[27]

✕ **Gestion centralisée directe** par la Commission

☐ **Gestion centralisée indirecte** par délégation de tâches d'exécution à:

– ☐ des agences exécutives

– ☐ des organismes créés par les Communautés[28]

– ☐ des organismes publics nationaux/organismes avec mission de service public

– ☐ des personnes chargées de l'exécution d'actions spécifiques en vertu du titre V du traité sur l'Union européenne, identifiées dans l'acte de base concerné au sens de l'article 49 du règlement financier

☐ **Gestion partagée** avec les États membres

☐ **Gestion décentralisée** avec des pays tiers

☐ **Gestion conjointe** avec des organisations internationales ***(à préciser)***

Si plusieurs modes de gestion sont indiqués, veuillez donner des précisions dans la partie «Remarques».

Remarques

[27] Les explications sur les modes de gestion ainsi que les références au règlement financier sont disponibles sur le site BudgWeb: http://www.cc.cec/budg/man/budgmanag/budgmanag_fr.html

[28] Tels que visés à l'article 185 du règlement financier.

2. MESURES DE GESTION

2.1. Dispositions en matière de suivi et de compte rendu

Préciser la fréquence et les conditions de ces dispositions.

Les États membres soumettent à la Commission un rapport sur le cadre politique national en faveur du développement et de la mise en œuvre du marché des carburants de substitution et de leur infrastructure deux ans après l'entrée en vigueur de la présente directive et par la suite tous les deux ans.

La Commission présente au Parlement européen et au Conseil un rapport relatif à l'application de la présente directive tous les deux ans avec effet deux ans après la date de transposition de la présente directive.

2.2. Système de gestion et de contrôle

2.2.1. Risque(s) identifié(s)

Retards dans la transposition de la directive

Mise en œuvre inappropriée

2.2.2. Moyen(s) de contrôle prévu(s)

Rapports périodiques des États membres (premier rapport deux ans après l'entrée en vigueur de la directive et par la suite tous les deux ans)

2.3. Mesures de prévention des fraudes et irrégularités

Préciser les mesures de prévention et de protection existantes ou envisagées.

Financement UE prévu pour des études de contrôle. Ces études feront l'objet d'un suivi adéquat par les services de la Commission.

3. INCIDENCE FINANCIÈRE ESTIMÉE DE LA PROPOSITION/DE L'INITIATIVE

Les investissements seront uniquement supportés par l'industrie. La Commission effectuera une étude tous les deux ans.

3.1. Rubrique(s) du cadre financier pluriannuel et ligne(s) budgétaire(s) de dépenses concernée(s)

06.020300 Activités de soutien à la politique européenne des transports et aux droits des passagers. Financement par redéploiement de crédits (pas d'incidence sur le nouveau CFP).

- Lignes budgétaires existantes

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro 06.020300 [Description: Activités de soutien à la politique européenne des transports et aux droits des passagers	CD/CND (29)	de pays AELE[30]	de pays candidats[31]	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a) bis, du règlement financier
	[XX.YY.YY.YY]	CND	NON	NON	NON	NON

- Nouvelles lignes budgétaires, dont la création est demandée: NÉANT

Dans l'ordre des rubriques du cadre financier pluriannuel et des lignes budgétaires.

Rubrique du cadre financier pluriannuel	Ligne budgétaire	Nature de la dépense	Participation			
	Numéro [Libellé…..….]	CD/CND	de pays AELE	de pays candidats	de pays tiers	au sens de l'article 18, paragraphe 1, point a) bis, du règlement financier
	[XX.YY.YY.YY]		OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON	OUI/NON

29 CD = crédits dissociés / CND = crédits non dissociés.
30 AELE: Association européenne de libre-échange.
31 Pays candidats et, le cas échéant, pays candidats potentiels des Balkans occidentaux.

3.2. Incidence estimée sur les dépenses

3.2.1. Synthèse de l'incidence estimée sur les dépenses

En millions d'euros (à la 3e décimale)

Rubrique du cadre financier pluriannuel:	**Numéro 06.020300**	Activités de soutien à la politique européenne des transports et aux droits des passagers.

DG: MOVE			Année **N**[32]	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			**TOTAL**
• Crédits opérationnels										
Numéro de ligne budgétaire 06.020300	Engagements	(1)	0	250 000	0	250 000	0	250 000	**0**	**750 000**
	Paiements	(2)			250 000		250 000		250 000	**750 000**
Numéro de ligne budgétaire	Engagements	(1a)								
	Paiements	(2a)								
Crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques[33]										
Numéro de ligne budgétaire		(3)								
TOTAL des crédits pour la DG MOVE	Engagements	=1+1a +3		250 000		250 000		250 000		
	Paiements	=2+2a +3			250 000		250 000		250 000	**750 000**

32 L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

33 Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)								
	Paiements	(5)								
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)								
TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE <….> du cadre financier pluriannuel	Engagements	=4+ 6		250 000		250 000		250 000		**750 000**
	Paiements	=5+ 6			250 000		250 000		250 000	**750 000**

Si plusieurs rubriques sont concernées par la proposition/l'initiative:

• TOTAL des crédits opérationnels	Engagements	(4)								
	Paiements	(5)								
• TOTAL des crédits de nature administrative financés par l'enveloppe de certains programmes spécifiques		(6)								
TOTAL des crédits pour les RUBRIQUES 1 à 4 du cadre financier pluriannuel (Montant de référence)	Engagements	=4+ 6								
	Paiements	=5+ 6								

Rubrique du cadre financier pluriannuel:	**5**	«Dépenses administratives»

En millions d'euros (à la 3e décimale)

		Année **N (€)**	Année **N+1 (€)**	Année **N+2 (€)**	Année **N+3 (€)**	insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6) (€)			**TOTAL (€)**
DG: MOVE									
• Ressources humaines (**redéploiement du personnel**)		131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	131 000	**917 000**
• Autres dépenses administratives: Comité de gestion – 1 réunion/an		13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	13 770	**96 390**
TOTAL DG MOVE	Crédits	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	**1 013 390**

TOTAL des crédits pour la RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	(Total engagements = Total paiements)	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	144 770	**1 013 390**

En millions d'euros (à la 3e décimale)

		Année **N**[34]	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			**TOTAL**
TOTAL des crédits pour les	Engagements	144 770	394 770		394 770		394 770		**1 329 080**

[34] L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

RUBRIQUE 1 à 5 du cadre financier pluriannuel	Paiements	144 770		394 770		394 770		394 770	**1 329 080**

3.2.2. Incidence estimée sur les crédits opérationnels

– ☐ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits opérationnels

– ✕ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits opérationnels, comme expliqué ci-après:

Crédits d'engagement en millions d'euros (à la 3e décimale)

Indiquer les objectifs et les réalisations			Année **N**		Année **N+1**		Année **N+2**		Année **N+3**		insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)						**TOTAL**	
	RÉALISATIONS																	
⇩	Type[35]	Coût moyen	Nbre	Coût €	Nbre	Coût €	Nbre	Coût €	Nbre	Coût €	Nbre	Coût €	Nbre	Coût €	Nbre	Coût €	Nbre total	Coût total €
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° 4[36]…																		
Réalisation	Études	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000
Réalisation																		
Réalisation																		
Sous-total objectif spécifique n° 4			0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000
OBJECTIF SPÉCIFIQUE n° …																		
Réalisation																		

[35] Les réalisations se réfèrent aux produits et services qui seront fournis (par exemple: nombre d'échanges d'étudiants financés, nombre de km de routes construites, etc.).

[36] Tel que décrit dans la partie 1.4.2. «Objectif(s) spécifique(s)…».

Sous-total objectif spécifique n° 2																
COÛT TOTAL €	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	1	250 000	0	0	3	750 000

3.2.3. Incidence estimée sur les crédits de nature administrative

3.2.3.1. Synthèse

– ✖ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de crédits de nature administrative (**redéploiement de personnel**).

– ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de crédits de nature administrative, comme expliqué ci-après:

En millions d'euros (à la 3e décimale)

	Année **N [37](€)**	Année **N+1 (€)**	Année **N+2 (€)**	Année **N+3 (€)**	insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6) (€)			**TOTAL (€)**
RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								**0 (redéploiement du personnel)**
Autres dépenses administratives	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	**96 390**
RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	**96 390**

Hors RUBRIQUE 5[38] du cadre financier pluriannuel								
Ressources humaines								
Autres dépenses de nature administrative								
Sous-total hors RUBRIQUE 5 du cadre financier pluriannuel								

TOTAL	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	13 370	**96 390**

37 L'année N est l'année du début de la mise en œuvre de la proposition/de l'initiative.

38 Assistance technique et/ou administrative et dépenses d'appui à la mise en œuvre de programmes et/ou d'actions de l'UE (anciennes lignes «BA»), recherche indirecte, recherche directe.

3.2.3.2. Besoins estimés en ressources humaines

– ✕ La proposition/l'initiative n'engendre pas l'utilisation de ressources humaines: **le personnel sera redéployé**

– ☐ La proposition/l'initiative engendre l'utilisation de ressources humaines, comme expliqué ci-après:

Estimation à exprimer en valeur entière (ou au plus avec une décimale)

		Année **N**	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
• Emplois du tableau des effectifs (postes de fonctionnaires et d'agents temporaires)								
XX 01 01 01 (au siège et dans les bureaux de représentation de la Commission)		0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST	0,5 AD + 0,05 AST
XX 01 01 02 (en délégation)								
XX 01 05 01 (recherche indirecte)								
10 01 05 01 (recherche directe)								
• Personnel externe (en équivalent temps plein - ETP)[39]								
XX 01 02 01 (AC, END, INT de l'enveloppe globale)								
XX 01 02 02 (AC, AL, END, INT et JED dans les délégations)								
XX 01 04 ***yy*** [40]	- au siège[41]							
	- en délégation							
XX 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche indirecte)								
10 01 05 02 (AC, END, INT sur recherche directe)								
Autre ligne budgétaire (à spécifier)								
TOTAL								

XX est le domaine politique ou le titre concerné.

Les besoins en ressources humaines seront couverts par les effectifs de la DG déjà affectés à la gestion de l'action et/ou redéployés en interne au sein de la DG, complétés le cas échéant par toute dotation additionnelle qui pourrait être allouée à la DG gestionnaire dans le cadre de la procédure d'allocation annuelle et à la lumière des contraintes budgétaires existantes.

Description des tâches à effectuer:

39 AC = agent contractuel; INT = intérimaire; JED = jeune expert en délégation; AL = agent local; END = expert national détaché.

40 Sous-plafond de personnel externe sur crédits opérationnels (anciennes lignes «BA»).

41 Essentiellement pour les Fonds structurels, le Fonds européen agricole pour le développement rural (Feader) et le Fonds européen pour la pêche (FEP).

Fonctionnaires et agents temporaires	
Personnel externe	

3.2.4. Compatibilité avec le cadre financier pluriannuel actuel

– ✕ La proposition/l'initiative est compatible avec le cadre financier pluriannuel actuel.

– ☐ La proposition/l'initiative nécessite une reprogrammation de la rubrique concernée du cadre financier pluriannuel.

Expliquez la reprogrammation requise, en précisant les lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

– ☐ La proposition/l'initiative nécessite le recours à l'instrument de flexibilité ou la révision du cadre financier pluriannuel[42].

Expliquez le besoin, en précisant les rubriques et lignes budgétaires concernées et les montants correspondants.

3.2.5. Participation de tiers au financement

– ✕La proposition/l'initiative ne prévoit pas de cofinancement par des tierces parties.

– La proposition/l'initiative prévoit un cofinancement estimé ci-après:

Crédits en millions d'euros (à la 3e décimale)

	Année **N**	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)			Total
Préciser l'organisme de cofinancement								
TOTAL crédits cofinancés								

[42] Voir points 19 et 24 de l'accord interinstitutionnel.

3.3. Incidence estimée sur les recettes

– ✕ La proposition/l'initiative est sans incidence financière sur les recettes.

– ☐ La proposition/l'initiative a une incidence financière décrite ci-après:

- ☐ sur les ressources propres
- ☐ sur les recettes diverses

En millions d'euros (à la 3e décimale)

Ligne budgétaire de recette:	Montants inscrits pour l'exercice en cours	Incidence de la proposition/de l'initiative[43]						
		Année **N**	Année **N+1**	Année **N+2**	Année **N+3**	insérer autant d'années que nécessaire, pour refléter la durée de l'incidence (cf. point 1.6)		
Article ….								

Pour les recettes diverses qui seront «affectées», préciser la(les) ligne(s) budgétaire(s) de dépense concernée(s).

Préciser la méthode de calcul de l'effet sur les recettes.

[43] En ce qui concerne les ressources propres traditionnelles (droits de douane, cotisations sur le sucre), les montants indiqués doivent être des montants nets, c'est-à-dire des montants bruts après déduction de 25 % de frais de perception.