

## **Règlement grand-ducal du 13 novembre 2018 relatif aux infrastructures pour carburants alternatifs et modifiant le règlement grand-ducal du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique.**

Nous Henri, Grand-Duc de Luxembourg, Duc de Nassau,

Vu la loi modifiée du 1<sup>er</sup> août 2007 relative à l'organisation du marché de l'électricité ;

Vu le règlement grand-ducal du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique ;

Vu la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs ;

Les avis des chambres professionnelles ayant été demandés ;

Vu l'article 1<sup>er</sup>, paragraphe 1<sup>er</sup>, de la loi du 16 juin 2017 sur l'organisation du Conseil d'État et considérant qu'il y a urgence ;

Sur le rapport de Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et de Notre Ministre de l'Économie et après délibération du Gouvernement en conseil ;

*Arrêtons :*

### **Chapitre I - Définitions**

#### **Art. 1<sup>er</sup>.**

Aux fins du présent règlement grand-ducal, on entend par :

- (1) « 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 décarbonisation de ces derniers et à améliorer la performance environnementale du secteur des transports. Ils comprennent notamment :
  - a. l'électricité,
  - b. l'hydrogène,
  - c. les biocarburants au sens de l'article 2, point i), de la directive 2009/28/CE,
  - d. les carburants de synthèse et les carburants paraffiniques,
  - e. le gaz naturel, y compris le biométhane, sous forme gazeuse (gaz naturel comprimé (GNC)) et sous forme liquéfiée (gaz naturel liquéfié (GNL)), et
  - f. le gaz de pétrole liquéfié (GPL) ;
- (2) « point de ravitaillement », une installation de ravitaillement permettant l'approvisionnement en tout carburant à l'exception du GNL par l'intermédiaire d'une installation fixe ou mobile ;
- (3) « point de ravitaillement en GNL », une installation de ravitaillement permettant l'approvisionnement en GNL, consistant soit en une installation fixe ou mobile, soit en une installation offshore ou en d'autres systèmes ;
- (4) « point de ravitaillement ouvert au public », un point de ravitaillement distribuant un carburant alternatif auquel les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire. L'accès non discriminatoire n'empêche pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement ;
- (5) « 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 ;

## Chapitre II - Spécifications techniques

### Art. 2.

Dans le cadre du déploiement d'une alimentation électrique à quai pour les navires de mer y compris la conception, l'installation et le contrôle des systèmes, est conforme aux spécifications techniques de la norme IEC/ISO/IEEE 80005-1.

### Art. 3.

Dans le cadre du déploiement de points de ravitaillement en GNC les connecteurs/réceptacles pour le GNC sont conformes au règlement no 110 de la Commission économique des Nations unies pour l'Europe (qui fait référence à la norme ISO 14469, parties I et II).

### Art. 4.

Dans le cadre du déploiement de points de ravitaillement en hydrogène ouverts au public les spécifications techniques suivantes sont à respecter :

1. Les points de ravitaillement en hydrogène en extérieur distribuant de l'hydrogène gazeux utilisé comme carburant par des véhicules à moteur sont conformes aux spécifications techniques ISO/TS 19880-1: 2016 sur les stations-service distribuant du carburant d'hydrogène gazeux.
2. La pureté de l'hydrogène distribué par les points de ravitaillement en hydrogène est conforme aux spécifications techniques incluses dans la norme ISO 14687-2.
3. Les points de ravitaillement en hydrogène emploient des algorithmes et équipements de remplissage conformes à la spécification ISO/TS 19880-1: 2016 sur les stations-service distribuant du carburant d'hydrogène gazeux.
4. Les connecteurs de véhicules à moteur pour le ravitaillement en hydrogène gazeux sont conformes à la norme ISO 17268 relative aux dispositifs de raccordement pour le ravitaillement des véhicules à moteur en hydrogène gazeux.

## Chapitre III - Information des utilisateurs

### Art. 5.

Sans préjudice de la directive 2009/30/CE, des informations pertinentes, cohérentes et claires sur le ravitaillement par carburant ou par un carburant alternatif doivent être mises à disposition dans les manuels d'utilisation des véhicules à moteur, aux points de ravitaillement, sur les véhicules à moteur et chez les concessionnaires automobiles.

### Art. 6.

Lorsqu'elles existent, des données indiquant la localisation géographique des points de ravitaillement ouverts au public pour les carburants alternatifs doivent être publiées sur une base ouverte et non discriminatoire à tous les utilisateurs.

### Art. 7.

Le cas échéant, et en particulier pour le gaz naturel et l'hydrogène, lorsque les prix du carburant sont affichés dans les stations-service, une comparaison entre les prix unitaires concernés est affichée pour information. L'affichage de cette information ne doit pas induire le consommateur en erreur ou jeter la confusion dans son esprit.

## Chapitre IV - Dispositions modificatives

### Art. 8.

Le règlement grand-ducal du 3 décembre 2015 relatif à l'infrastructure publique liée à la mobilité électrique est modifié comme suit :

1° À l'article 1, la lettre b) est complétée par le libellé suivant :

« , et à laquelle les utilisateurs ont accès de façon non discriminatoire. L'accès non discriminatoire à cette borne n'empêche pas d'imposer certaines conditions en termes d'authentification, d'utilisation et de paiement »

2° À l'article 2, le point 8 est complété par la phrase suivante :

« Lorsqu'elles existent, les données relatives aux points de charge peuvent comprendre des informations sur leur accessibilité en temps réel ainsi que des informations historiques et en temps réel en matière de recharge ; »

3° L'article 3 est remplacé par le libellé suivant :

« Art. 3.

Dans la mesure où la bonne réalisation des prestations énumérées à l'article 2 n'est pas remise en cause, les gestionnaires de réseau de distribution sont tenus d'intégrer sans frais dans le système central commun et sur une base non discriminatoire des bornes de charge qui sont établies par des personnes publiques ou privées sur des emplacements ouverts au public. Ces bornes de charge doivent répondre aux caractéristiques fonctionnelles et techniques minimales définies dans le présent règlement grand-ducal et sous réserve du respect des contraintes techniques, fonctionnelles et organisationnelles définies par les gestionnaires de réseau. Ces bornes de charge doivent être gérées par le même système central commun mis en place pour les bornes de charge publiques. Dans le même sens, des bornes de charge qui sont installées sur des emplacements qui ne sont pas accessibles au public peuvent être intégrées, contre paiement d'une redevance d'entrée et sous réserve du respect des contraintes techniques, fonctionnelles et organisationnelles définies par les gestionnaires de réseau, dans le système central commun.

»

4° L'article 4 est modifié comme suit :

i) Le paragraphe (2) est remplacé comme suit :

« (2) Les points de charge lente et accélérée d'une borne de charge publique ou d'une borne de charge ouverte au public sont équipés d'un connecteur de « type 2 », suivant la norme EN62196-2. »

ii) Un nouveau paragraphe (2bis) est inséré avec la teneur suivante :

« (2bis) Les points de charge rapide alimentés en courant alternatif (CA) sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs de « type 2 », tels que décrits dans la norme EN62196-2.

Les points de charge rapide alimentés en courant continu (CC) sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs du système de chargement combiné de type « Combo 2 », tels que décrits dans la norme EN62196-3. »

iii) Un nouveau paragraphe (3bis) est inséré avec la teneur suivante :

« (3bis) Les bornes de charge publiques prévoient, en outre, la possibilité d'une recharge ad hoc pour les utilisateurs de véhicules électriques sans souscription d'un contrat avec un fournisseur de service de charge.

## Chapitre V - Disposition finale

### Art. 9.

Notre Ministre du Développement durable et des Infrastructures et Notre Ministre de l'Économie sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent règlement qui sera publié au Journal officiel du Grand-Duché de Luxembourg.

*Le Ministre du Développement durable et des  
Infrastructures,*  
**François Bausch**

Palais de Luxembourg, le 13 novembre 2018.  
**Henri**

*Le Ministre de l'Économie,*  
**Étienne Schneider**

---

