



Position EV Belgium

sur la mise en œuvre du règlement AFIR sur la tarification et la transparence, les options de paiement et les obligations en matière de données dans le domaine de la mobilité électrique

19/01/2024

PRINCIPES GENERAUX

Une transparence maximale des prix, la possibilité généralisée d'une recharge ad hoc et une concurrence maximale mais équitable sont des conditions essentielles à la réussite de la poursuite du déploiement de la mobilité électrique en Belgique.

En outre, il est important de parvenir à une harmonisation maximale au niveau européen afin que les consommateurs bénéficient d'une protection égale dans tous les États membres, mais aussi pour éviter que les opérateurs d'infrastructure de tarification ou les fournisseurs de services n'aient à développer des logiciels différents pour chaque État membre. AFIR a vu le jour après une large et longue consultation du secteur. La protection des consommateurs est ainsi harmonisée et garantie dans toute l'UE, sans compromettre la viabilité économique du secteur.

Le nouveau règlement prime sur la loi belge et, en tant que *lex specialis*, constitue également une exception aux dispositions générales en vigueur en matière de droit de la consommation et de droit économique. EV Belgium demande donc qu'en matière de tarification, de transparence des prix et d'options de paiement, le règlement AFIR soit appliqué "ni plus ni moins", c'est-à-dire sans obligations supplémentaires. Cette position est confirmée par les lignes directrices de la Commission européenne où il est fait référence au fait que le règlement AFIR est une "réglementation complète" du secteur.

EV Belgium souhaite souligner que la tarification de la recharge électrique est différente de la tarification du ravitaillement en carburant fossile. La conduite électrique a un écosystème commercial et opérationnel plus complexe avec de multiples parties prenantes : fournisseurs d'énergie, CPO, MSP, sociétés de stationnement, ... Les évolutions technologiques se succèdent rapidement et les réglementations doivent donc être suffisamment souples pour les anticiper. Cette nouvelle réalité est clairement la base des dispositions d'AFIR, et devrait également guider sa mise en œuvre et son application, y compris en termes de visibilité des éléments de prix lors de la tarification et des options de paiement.



1. ENTREE EN VIGUEUR

L'article 5 d'AFIR fait référence à la mise en place d'une infrastructure de recharge ("déployée") à partir du 13/4/2024. L'interprétation de cette disposition n'est pas claire.

Cependant, il est important de garder à l'esprit que :

- Les changements importants nécessitent de nouveaux développements matériels et logiciels, et prennent donc du temps. Certains nouveaux éléments ne sont apparus qu'à travers le projet de lignes directrices, de sorte que le délai de mise en œuvre n'est que de trois mois.
- Beaucoup de CPO's ont des stocks de matériel qui doivent encore être installés dans les mois à venir et n'ont pas nécessairement la capacité technique de permettre un paiement sécurisé via un dispositif dans ou sur la borne de recharge.
- Les délais de demande et de réalisation des connexions au réseau électrique (par les différents gestionnaires de réseau de distribution) sont longs. Dans certains cas, ils sont de 6 mois ou plus. Ces délais sont indépendants de la volonté des propriétaires ou des exploitants d'infrastructures de recharge et constituent donc un cas de force majeure.

EV Belgium demande que l'on tienne compte des longs délais de raccordement au réseau, des stocks de matériel existants et de la nécessité de développer du matériel et des logiciels supplémentaires pour mettre en œuvre AFIR.

2. TARIFICATION

Le bon fonctionnement du marché est dans l'intérêt des consommateurs. La tarification doit être déterminée par le marché, et il est essentiel que les différentes formes de tarification permises par AFIR puissent être utilisées par les acteurs du marché en Belgique. En effet, AFIR laisse clairement la place à une différenciation commerciale basée sur des critères objectifs.

Par exemple, il est important que l'infrastructure de recharge soit la plus accessible possible aux utilisateurs et que les investissements dans l'infrastructure de recharge puissent être rentabilisés au maximum. Cela signifie qu'il devrait être possible d'instaurer une tarification avec des éléments de rotation et en fonction du temps.

Par exemple : Les MSP qui achètent des volumes plus importants auprès d'un CPO particulier devraient pouvoir négocier une remise, à l'instar de ce qui existe pour les carburants traditionnels ou pour de nombreux autres secteurs.

Par exemple : travailler via une solution peer to peer n'a pas le même coût que travailler via une plateforme d'itinérance

Par exemple : certains MSP proposent des tarifs fixes, quel que soit le CPO. Cela devrait rester possible, tant que les différences de prix sont raisonnables, bien entendu.

Etc.

La tarification évoluera également fortement dans les années à venir.



Par exemple : la tarification dynamique et flexible gagnera en importance. Ce faisant, la gestion de la congestion et les redevances pour contribution à l'équilibre du réseau seront également reflétées dans les prix de facturation. Cela signifie également que les prix peuvent fluctuer fortement en fonction de l'offre et de la demande, et de la charge sur les réseaux.

Enfin, EV Belgium souhaite souligner explicitement que les prix excessifs, qui ne peuvent être objectivement justifiés, ne sont pas non plus acceptables pour le secteur. Il est toutefois important que notre pays s'aligne sur la pratique européenne lorsqu'il s'agit d'interpréter les dispositions d'AFIR à ce sujet.

EV Belgium demande qu'une différenciation raisonnable des prix basée sur des critères commerciaux reste possible dans toute la mesure du possible.

3. TRANSPARENCE DES PRIX

2.1. Pour assurer la qualité du service, il est essentiel de communiquer clairement, avant la séance de facturation, les principaux éléments constitutifs du prix. Les obligations relatives à la transparence des prix sont mises en œuvre dans la pratique en suivant la logique du règlement AFIR. Une distinction claire est faite entre les obligations imposées aux CPO's et les obligations imposées aux e-MSP's. Les obligations relatives aux sessions de facturation ad hoc relèvent de la responsabilité du CPO, tandis que les sessions basées sur un contrat sous-jacent relèvent de la responsabilité du MSP.

2.2. Pour les obligations relatives aux sessions de recharge ad hoc directement par l'intermédiaire des CPO, une distinction est également faite entre les points de recharge rapide et les points de recharge lente qui sont accessibles au public.

Recharge lente (<50kW)

- *avant la session, c'est-à-dire pas pendant (ou après).*
- *des informations sur le prix ad hoc et toutes ses composantes (à l'exclusion des suppléments MSP considérés comme non applicables), dans l'ordre suivant*
 - *le prix par kWh,*
 - *le prix par minute,*
 - *le prix par session, et*
 - *tout autre élément de prix applicable*
- *mettre à disposition de manière claire et aisée : pour le secteur, il s'agit de tous les moyens électroniques ou autres possibles qui garantissent ce résultat et qui permettent d'utiliser les interfaces et les procédures habituelles du secteur.*

Exemples d'interprétation possible selon AFIR (non exhaustif) : code QR statique vers la page de prix sans auto localisation de l'utilisateur, code QR statique avec auto localisation de l'utilisateur, application CPO, tableau des prix, autocollant, entrée dans la page routière avec le tarif applicable, etc.



Recharge rapide (>50kW)

- avant la session - c'est-à-dire pas pendant (ou après)
- informations sur le prix ad hoc : avec les seules unités possibles suivantes
 - o en €/kWh
 - o taux de rotation : €/minute
- à "indiquer aux bornes de recharge" : cela peut être interprété de manière large en fonction de l'affichage choisi (analogique, numérique, etc.), et devrait au moins être fourni au niveau du pool de recharge (c'est-à-dire plusieurs bornes de recharge).

2.3. Les MSP mettent à disposition toutes les informations nécessaires avant la session :

- avant le début d'une session de tarification programmée - c'est-à-dire pas pendant (ou après)
- par des moyens électroniques librement accessibles et largement supportés
- mettre à disposition toutes les informations tarifaires applicables à cette session de recharge, y compris
 - o les frais de roaming applicables
 - o les autres frais ou redevances prélevés par le fournisseur de services de mobilité

Le fait de rendre visibles les composantes du prix ne signifie pas que tous les accords entre le CPO et le MSP doivent également être rendus visibles, pour autant que les prix finaux appliqués par composante soient disponibles au début de la session.

Ex. de mise en place d'un prix:

	/kWh	/minute	/session
CPO	€5	nvt	
e-MSP	€1	nvt	€1
e-MSP totaal voor klant	€6	nvt	€1

A rendre visible pour le consommateur : Prix / kWh = €6 et le Prix /session = €1

	/kWh	/minute	/session
CPO	€4	€1	nvt
e-MSP	€2		nvt
e-MSP totaal voor klant	€6	€1	nvt

A rendre visible pour le consommateur : Prix / kWh = €6 et le Prix /minute = €1

Là encore, l'expression "moyens électroniques largement soutenus" doit être interprétée au sens large pour le secteur en termes d'interfaces et de procédures électroniques choisies, et qui prennent également en compte les nouvelles évolutions.

Exemples d'interprétation possible selon AFIR : application MSP spécifique (avec localisation ou géolocalisation de l'utilisateur), page web avec auto localisation de l'utilisateur, page web avec prix fixe, ...



2.4. La recharge intelligente

À l'avenir, les prix dynamiques de l'énergie contribueront à stabiliser le réseau. Toutefois, il est impossible d'indiquer le prix final exact avant la session. Il est important que les consommateurs soient informés au début de la session que la tarification dynamique sera utilisée et que les composantes du prix peuvent varier dans le temps.

EV Belgium reconnaît la grande importance de la transparence des prix et demande que toutes les options technologiques restent ouvertes pour y parvenir. La Belgique ne devrait pas non plus avoir l'intention de révéler les accords commerciaux entre les CPO et les MSP, pour autant que les composantes du prix totales soient transparentes pour les consommateurs.

4. OPTIONS DE PAYMENTS

AFIR est formulé de manière assez large et laisse plusieurs options technologiques ouvertes. EV Belgium demande à nouveau que ces différentes options soient autorisées et largement interprétées lors de l'application et de la mise en œuvre de la réglementation AFIR dans notre pays, comme c'est le cas dans de nombreux autres secteurs. Il est difficile de comprendre pourquoi la législation devrait être interprétée de manière plus stricte pour les sessions de recharge des VE, où des montants relativement faibles sont en jeu.

Il est important que le processus de paiement dans son ensemble soit sécurisé pour les consommateurs. Par exemple, en comparant les données de la transaction de paiement et de la session de charge dans le back-office, il est possible de prévenir la fraude lorsqu'une session de charge ad hoc (sans enregistrement) est lancée à l'aide d'un smartphone, sans qu'il soit nécessaire d'utiliser un appareil supplémentaire.

Pour les bornes de recharge en courant alternatif mises en service à partir du 13/4/2024, la recharge ad hoc sera soumise à l'exigence que le paiement soit possible via un *appareil doté d'une connexion internet et capable d'effectuer une transaction de paiement sécurisée, en générant, par exemple, un code de réponse rapide (Quick Response Code) spécifique.*

Selon les lignes directrices, cela signifierait concrètement que dans le cas de la recharge ad hoc, le paiement sécurisé via le smartphone, mais sans communication directe entre ce smartphone et un appareil présent au point de recharge ou à la station de recharge (par exemple, via un code QR statique ou un lien web), n'est pas autorisé. Cette interprétation ne nous semble pas conforme au texte du règlement et certainement pas à l'intention du législateur.

Cette interprétation particulièrement restrictive aurait également pour conséquence qu'un grand nombre de matériels fabriqués mais pas encore installés pour la recharge en courant



alternatif devront être modifiés, voire deviendront inutilisables. Cela augmentera inutilement le coût de la recharge publique.

EV Belgium demande une application suffisamment large des dispositions relatives aux options de paiement pour les points de recharge en courant alternatif, à l'instar d'autres secteurs, afin de donner toutes ses chances à la transition :

- **Tant que le processus de paiement ad hoc est correctement sécurisé, pour la recharge en courant alternatif, un maximum d'options devrait être laissé ouvert pour le paiement à l'aide, par exemple, de smartphones et sans installer de matériel supplémentaire aux points de recharge, à la station ou à la piscine.**
- **Les sessions ad hoc (par exemple via une application mobile CPO) où 1) il est immédiatement clair après le téléchargement qu'il n'est pas nécessaire de s'enregistrer et 2) en tant qu'utilisateur invité, vous pouvez initier la transaction avec cette application et la transmettre à une autorité bancaire européenne pour paiement, devraient également être autorisées.**

Si le gouvernement souhaite toujours suivre les (projets de) lignes directrices sur ce point, il devrait au moins considérer – à la demander d'EV Belgium – la possibilité d'introduire un délai de grâce d'un an pour cet aspect.

5. CONCESSIONS D'INFRASTRUCTURES DE RECHARGE SUR LE DOMAINE PUBLIC

Les concessions accordées avant la publication d'AFIR mais qui ne sont pas encore opérationnelles ne prennent pas en compte les obligations découlant d'AFIR. Il devrait donc être possible de s'écarter des conditions de la concession pour appliquer ces nouvelles obligations et des ajustements devraient également pouvoir être reflétés dans les prix des redevances.

EV Belgium demande de prendre en compte les conditions de concession déjà convenues antérieurement (avant l'entrée en vigueur d'AFIR) ou au moins la possibilité de répercuter les coûts supplémentaires conformément à AFIR.

6. OBLIGATIONS EN MATIÈRE DE DONNÉES

En ce qui concerne le partage de données autour des sessions de recharge (semi-)publiques, AFIR régleme entièrement la question. Cela signifie que les États membres ne peuvent pas développer des obligations plus strictes dans ce domaine en termes de types de données à partager, ni exiger d'autres solutions technologiques non prévues par AFIR (dans ce cas via une API). Les participants au marché devraient avoir la possibilité de passer par l'intermédiaire de leur choix à cet égard.



EV Belgium demande que la Belgique et les régions s'alignent sur AFIR en ce qui concerne les obligations en matière de données, avec une réutilisation maximale des solutions existantes et la possibilité pour les acteurs du marché de travailler avec un tiers de leur choix.

7. PROCHAINE DEMARCHE

Au niveau européen, le secteur devra conclure les accords nécessaires à la bonne circulation des informations sur les prix entre les acteurs.

Une task force (gouvernement et secteur) est en train d'être mise en place en Belgique pour préparer la mise en œuvre de cette réglementation européenne.

CONTACT :

EV Belgium (Fédération de la mobilité à zéro émission)

- Freek Couttenier, policy expert, freek@ev.be, +32 496874506
- Romain Denayer, coordinateur, romain@ev.be, +32 473574731

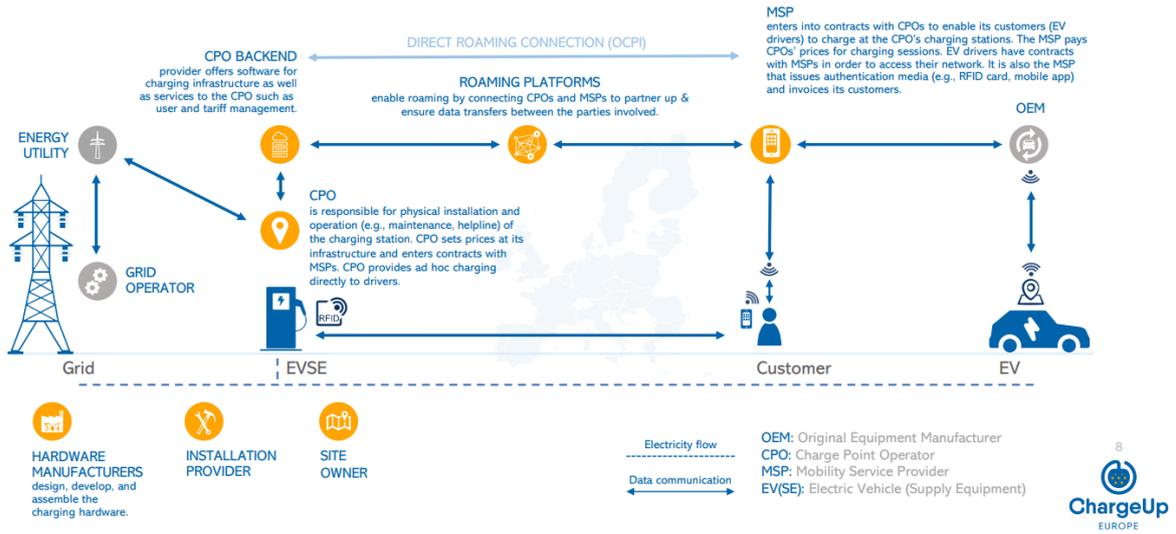
ANNEXES:

- Chaîne de valeur EV
- AFIR article 5, 20



Annexe 1: Chaîne de valeur EV

THE EV CHARGING ECOSYSTEM – ROLES & RESPONSIBILITIES





Annexe 2 – AFIR article 5 & 20

Article 5

Infrastructures de recharge

1. Les exploitants de stations de recharge ouvertes au public sont libres d'acquérir de l'électricité auprès de tout fournisseur d'électricité de l'Union, sous réserve de l'accord du fournisseur.

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:

(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;
- 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;

(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:

- 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.

À partir du 1er 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).

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.

3. Lorsqu'ils proposent une authentification automatique à un point de recharge ouvert au public qu'ils exploitent, les exploitants de points de recharge veillent à ce que les utilisateurs finals aient toujours le droit de ne pas utiliser l'authentification automatique et puissent soit effectuer une recharge ad hoc de leur véhicule, comme prévu au paragraphe 3, soit utiliser une autre solution de recharge contractuelle proposée à ce point de recharge. Les exploitants de points de recharge affichent cette option de manière transparente et la



proposent de manière pratique à l'utilisateur final, à chaque point de recharge ouvert au public qu'ils exploitent et où ils proposent l'authentification automatique.

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.

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 recharge:

- le prix par session,
- le prix par minute,
- le prix par kWh.

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.

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.

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.

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.



10. Les exploitants de points de recharge ouverts au public veillent à ce que tous les points de recharge en courant continu (CC) ouverts au public qu'ils exploitent soient équipés d'un câble de recharge fixe.

11. Lorsque l'exploitant d'un point de recharge n'en est pas le propriétaire, le propriétaire met à la disposition de l'exploitant, selon les modalités convenues entre eux, un point de recharge ayant les caractéristiques techniques qui permettent à l'exploitant de se conformer aux obligations énoncées aux paragraphes 1, 3, 7, 8 et 10.

Article 20

Fournitures des données

1. Les États membres désignent un organisme d'enregistrement des identifications (OIE). Au plus tard le 14 avril 2025, l'IDRO délivre et gère des codes d'identification uniques (codes d'identification) permettant d'identifier au moins les opérateurs de points de charge et les fournisseurs de services de mobilité.

2. Les exploitants de points de recharge et de points de ravitaillement en carburant alternatif accessibles au public ou, d'un commun accord, les propriétaires de ces points, veillent, d'ici au 14 avril 2025, à ce que les données statiques et dynamiques relatives à l'infrastructure de carburant alternatif qu'ils exploitent ou aux services intrinsèquement liés qu'ils fournissent ou externalisent soient disponibles gratuitement. Les types de données suivants sont mis à disposition :

(a) des données statiques sur les points de recharge et de ravitaillement en carburant alternatif accessibles au public qu'ils exploitent :

(i) l'emplacement géographique des points de recharge et des points de ravitaillement en carburants alternatifs ;

(ii) le nombre de connecteurs

(iii) le nombre de places de stationnement pour les personnes handicapées ;

(iv) les coordonnées du propriétaire et de l'exploitant de la station de recharge et du point de ravitaillement ;

(v) les heures d'ouverture ;

(b) des données statiques supplémentaires sur les points de recharge accessibles au public qu'ils exploitent :

(i) codes d'identification, au moins de l'opérateur de la borne de recharge ;

(ii) le type de connecteur

(iii) le type de courant (CA/CC) ;

(iv) puissance de charge maximale (kW) de la station de charge ;

(v) puissance de charge maximale (kW) du point de charge ;

(vi) compatibilité avec les types de véhicules ;



(c) des données dynamiques sur les points de recharge accessibles au public et les points de ravitaillement en carburants de substitution qu'ils exploitent :

- (i) l'état de fonctionnement (en service/hors service) ;
- (ii) disponibilité (en service/hors service) ;
- (iii) le prix ad hoc
- (iv) si l'électricité fournie est 100 % renouvelable (oui/non).

Les exigences énoncées au point c) ne s'appliquent pas aux points de recharge accessibles au public lorsque le service de recharge n'est pas payant.

3. Tous les exploitants de points de chargement et de ravitaillement en carburant alternatif accessibles au public ou, d'un commun accord, les propriétaires de ces points, mettent en place une interface de programme d'application (API) offrant un accès libre et gratuit aux données visées au paragraphe 2, et fournissent des informations sur cette API aux points d'accès nationaux.

L'API de chaque exploitant de points de chargement et de ravitaillement ou, d'un commun accord, l'API du propriétaire de ces points, est conforme aux exigences techniques communes adoptées par la Commission dans les actes délégués visés au paragraphe 6, afin de permettre un échange automatisé et uniforme de données entre les exploitants de points de chargement et de ravitaillement accessibles au public et les utilisateurs de données.

4. Les États membres veillent, au plus tard le 31 décembre 2024, à ce que les données visées au paragraphe 2 du présent article soient rendues accessibles à tous les utilisateurs de données sur une base ouverte et non discriminatoire par l'intermédiaire de leurs points d'accès nationaux, conformément aux dispositions pertinentes relatives à ce type de données du règlement délégué (UE) 2022/670 ainsi qu'à toute spécification supplémentaire qui pourrait être adoptée en vertu du paragraphe 7 du présent article. Lorsque les États membres collectent des données dans le cadre de leurs points d'accès nationaux, ils peuvent fournir ces données à un point d'accès européen commun par l'intermédiaire d'une API.

5. Au plus tard le 31 décembre 2026, la Commission établit un point d'accès européen unique qui fait office de portail de données pour faciliter l'accès aux données visées au paragraphe 2 à partir des différents points d'accès nationaux. La Commission veille à ce que le point d'accès européen commun soit facilement accessible et puisse être utilisé par tous les utilisateurs de données, par exemple en créant un portail web dédié.

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

(a) de modifier le paragraphe 2 du présent article afin d'inclure des types de données supplémentaires concernant les points de recharge et les points de ravitaillement en carburant alternatif accessibles au public ou les services intrinsèquement liés fournis ou



externalisés par les exploitants de ces infrastructures, à la lumière des évolutions technologiques ou des nouveaux services proposés sur le marché ; et

(b) compléter le présent règlement en établissant des exigences techniques communes pour une interface de programme d'application commune afin de permettre un échange de données automatisé et uniforme entre les exploitants de points de charge accessibles au public et de points de ravitaillement en carburants de substitution et les utilisateurs de données.

7. La Commission peut adopter des actes d'exécution établissant

(a) des spécifications complétant celles du règlement délégué (UE) n° 2022/670 en ce qui concerne le format, la fréquence et la qualité de la mise à disposition des données visées au paragraphe 2 du présent article et dans les actes délégués adoptés sur la base du paragraphe 6 du présent article ;

(b) les procédures détaillées relatives à la disponibilité et à l'accessibilité des données requises au titre du présent article.

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

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

8. Les actes délégués et d'exécution visés aux paragraphes 6 et 7 prévoient des périodes transitoires raisonnables avant que les dispositions ou les modifications de celles-ci contenues dans ces actes ne deviennent contraignantes pour les exploitants ou les propriétaires de points de recharge et de points de ravitaillement en carburant alternatif.