

Bruxelles, den 3. april 2025
(OR. en)

7773/25

TRANS 116
DELECT 32

FØLGESKRIVELSE

fra:	Martine DEPREZ, direktør, på vegne af generalsekretæren for Europa-Kommissionen
modtaget:	2. april 2025
til:	Thérèse BLANCHET, generalsekretær for Rådet for Den Europæiske Union
Komm. dok. nr.:	C(2025) 1918 final
Vedr.:	KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../... af 2.4.2025 om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 for så vidt angår standarder for trådløs opladning, elektrisk vejsystem, kommunikation mellem køretøj og net og brintforsyning til køretøjer til vejtransport

Hermed følger til delegationerne dokument C(2025) 1918 final.

Bilag: C(2025) 1918 final



EUROPA-
KOMMISSIONEN

Bruxelles, den 2.4.2025
C(2025) 1918 final

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../...

af 2.4.2025

**om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 for så vidt
angår standarder for trådløs opladning, elektrisk vejsystem, kommunikation mellem
køretøj og net og brintforsyning til køretøjer til vejtransport**

BEGRUNDELSE

1. BAGGRUND FOR DEN DELEGEREDE RETSAKT

Fælles tekniske specifikationer er afgørende for oprettelsen af et indre marked for infrastruktur for alternative drivmidler. Derfor indeholder bilag II til forordning (EU) 2023/1804 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler¹ en omfattende liste over tekniske specifikationer. Listen over tekniske specifikationer i bilag II foreskriver specifikke standarder og udpeger områder, hvor der er behov for fælles tekniske specifikationer, men disse endnu ikke er fastlagt.

De tekniske specifikationer omfatter fysiske forbindelser og kommunikation mellem det elektriske køretøj og opladningsinfrastrukturen for køretøjer til vejtransport, brint- og metanforsyning til køretøjer til vejtransport, elforsyning og bunkring af ammoniak, brint- og methanol samt flydende metan til søtransport og sejlads ad indre vandveje og brændstofmærkning for køretøjer til vejtransport.

Ifølge forordning (EU) 2023/1804 bør der fastsættes tekniske specifikationer for ladepunkter og tankstanderes interoperabilitet i europæiske eller internationale standarder. I henhold til artikel 21, stk. 3, i forordning (EU) 2023/1804 kan Kommissionen ændre bilag II for at indføre nye tekniske specifikationer eller ajourføre henvisninger til standarderne i nævnte bilag. Dette skal muliggøre fuld teknisk interoperabilitet for opladnings- og optankningsinfrastrukturen med hensyn til fysiske forbindelser, kommunikationsudveksling og adgang for bevægelseshæmmede personer.

I medfør af artikel 21, stk. 2, i forordning (EU) 2023/1804 kan Kommissionen anmode europæiske standardiseringsorganisationer om at udarbejde europæiske standarder, der fastsætter tekniske specifikationer for de områder, der er omhandlet i bilag II, og for hvilke der endnu ikke har er fastlagt fælles tekniske specifikationer. I den henseende anmodede Kommissionen i 2022 Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) og Den Europæiske Komité for Elektroteknisk Standardisering (Cenelec) om at udarbejde udkast til hensigtsmæssige europæiske standarder for så vidt angår kommunikationsudveksling, elektrisk opladning og brintpåfyldning til vejtransport, søtransport og sejlads ad indre vandveje (standardiseringsanmodning M/581)².

På nuværende tidspunkt er flere af opgaverne i standardiseringsanmodning M/581 fra 2022 blevet afsluttet. Disse omfatter vedtagelse af vigtige standarder for trådløs opladning af lette elektriske køretøjer, dynamisk strømforsyning på jorden gennem ledende skinner til lette og tunge elektriske køretøjer, kommunikationsudveksling mellem det elektriske køretøj og ladepunktet (kaldet "kommunikation mellem køretøj og net" eller "vehicle-to-grid") for lette og tunge elektriske køretøjer og tilslutningsanordninger (dyser) til tankstandere, der leverer gasformig (komprimeret) brint til tunge køretøjer. Efter at andre standarder, som f.eks. for normale ladepunkter og højeffekt-ladepunkter til lette elektriske køretøjer, er blevet ajourført, finder Kommissionen det desuden nødvendigt at opdatere de tilsvarende henvisninger i forordning (EU) 2023/1804.

¹ EUT L 234 af 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

² Commission Implementing Decision C(2022)1710 on a standardisation request to the European standardisation organisations as regards communication exchange, electricity and hydrogen supply for road, maritime transport and inland navigation in support of Directive 2014/94/EU and its planned revision under the "Fit for 55" package (foreligger ikke på dansk).

Ved nærværende delegerede forordning ændres bilag II til forordning (EU) 2023/1804 for at indføre nye tekniske specifikationer og ajourføre de henvisninger til standarder, der allerede er fastsat i nævnte bilag, hvor det er relevant.

2. HØRINGER FORUD FOR RETSAKTENS VEDTAGELSE

I forbindelse med udarbejdelsen af nærværende delegerede forordning hørte Kommissionen eksperter fra medlemsstaterne og fra Norge, Liechtenstein og Island på flere møder i undergruppen for gennemførelse under ekspertgruppen Forummet for Bæredygtig Transport (E03321/4). I alt blev der afholdt syv møder mellem september 2023 og juni 2024. Desuden blev de generelle målsætninger for og indholdet af nærværende delegerede forordning drøftet i Udvalget for Infrastruktur for Alternative Drivmidler (C49500) den 23. november 2023.

Ekspertyper fra industrien blev også holdt orienteret om det forberedende arbejde med nærværende delegerede forordning som led i to undergrupper i Forummet for Bæredygtig Transport: undergruppen om forvaltning og standarder og undergruppen om data. Ekspertyperne fra Forummet for Bæredygtig Transport gav også tekniske input og fremsatte anbefalinger³ om standarder, der gælder for det elektromobilitetsøkosystem, der er genstand for nærværende forordning.

CEN og Cenelec blev også holdt underrettet om det forberedende arbejde med nærværende delegerede forordning. Dette skete via regelmæssige udvekslinger med Kommissionen i forbindelse med udførelsen af den aktuelle standardiseringsanmodning (M-581). Ved brev af 17. juli 2024 underrettede CEN og Cenelec Kommissionen om de standarder, der anbefalede medtaget i nærværende delegerede forordning.

Udkastet til Kommissionens delegerede forordning var genstand for en 4-ugers offentlig høring på Kommissionens portal "Deltag i debatten". Der blev modtaget i alt 63 svar fra en bred vifte af interessenter, herunder individuelle organisationer, erhvervssammenslutninger, ikkestatslige organisationer, akademiske institutioner og forskningsinstitutioner, fagforeninger og EU-borgere.

Svarene udtrykte stærk støtte til bestemmelserne i udkastet til Kommissionens delegerede forordning, hvilket afspejler en bred anerkendelse af dens betydning for at nå de ønskede politiske mål vedrørende fuld teknisk interoperabilitet for opladnings- og optankningsinfrastruktur for alternative drivmidler. Flere interessenter gav imidlertid udtryk for betænkeligheder og anmodede om yderligere præcisering af specifikke aspekter.

Interessenterne bad om præciseringer vedrørende anvendelsesområdet for bestemmelser vedrørende nyopførte eller renoverede ladepunkter. Dette aspekt blev præciseret ved at anvende udtrykkene "installeret" og "renoveret" sammen med en yderligere forklaring i en betragtning. Et andet punkt, der blev rejst, vedrørte medtagelsen af tekniske bestemmelser om private ladepunkter. Kommissionen fandt, at det som anført i en betragtning i udkastet til Kommissionens delegerede forordning er tilstrækkeligt klart, at forordning (EU) 2023/1804 omhandler tekniske specifikationer for interoperabilitet mellem både offentligt tilgængelige og private ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler, og konkluderede derfor, at der ikke var behov for ændringer. Endelig blev der udtrykt bekymring over anvendelsen af delstandarderne EN ISO 15118-2 og EN ISO 15118-20. Interessenterne understregede behovet for klarhed over, hvordan disse delstandarder skal anvendes, navnlig i betragtning af de obligatoriske og valgfrie funktioner, de omfatter for forskellige use cases og ladetilstande,

³ Europa-Kommissionen, Generaldirektoratet for Mobilitet og Transport, Mapping of the discussion concerning standards and protocols for communication exchange in the electromobility ecosystem, Den Europæiske Unions Publikationskontor, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/6763> (foreligger ikke på dansk).

samt tidsplanen for deres anvendelse. Aspektet vedrørende implementeringen af disse delstandarder blev yderligere præciseret i en betragtning. Med hensyn til tidsplanen for deres anvendelse fandt Kommissionen imidlertid ikke, at der er behov for ændringer, da der i udkastet til retsakt allerede er fastsat rimelige overgangsperioder. Dermed tages der specifikt hensyn til offentliggørelsen af delstandard EN ISO 15118-2 fra 2016, som fuldt ud understøttes af use cases og overensstemmelsestest, der blev offentliggjort i 2019, samt delstandard EN ISO 15118-20 fra 2022. Navnlig med hensyn til EN ISO 15118-20 er det vigtigt at bemærke, at Kommissionen i samarbejde med CEN og CENELEC har til hensigt fortsat at overvåge, at relevante udestående standarder vedrørende overensstemmelsestest færdiggøres rettidigt.

3. JURIDISKE ASPEKTER AF DEN DELEGEREDE RETSAKT

Nærværende delegerede forordning er baseret på artikel 21, stk. 3, litra a) og b), i forordning (EU) 2023/1804. Disse bestemmelser tillægger Kommissionen beføjelser til at vedtage delegerede retsakter for at ændre bilag II til forordningen ved at indføre tekniske specifikationer for de områder, der er anført i nævnte bilag. Disse tekniske specifikationer vil muliggøre fuld teknisk interoperabilitet for opladnings- og optankningsinfrastrukturen med hensyn til fysiske forbindelser, kommunikationsudveksling og adgang for bevægelseshæmmede personer, også ved at henvisningerne til standarderne i nævnte bilag ajourføres.

4. COST-BENEFIT-ANALYSE

I henhold til artikel 21, stk. 4, i forordning (EU) 2023/1804 skal de i artikel 21, stk. 3, omhandlede delegerede retsakter, når de skal finde anvendelse på eksisterende infrastrukturer, baseres på en cost-benefit-analyse, der skal forelægges Europa-Parlamentet og Rådet sammen med de delegerede retsakter.

Ved nærværende forordning ændres bilag II til forordning (EU) 2023/1804 ved at indføre nye tekniske specifikationer for visse teknologier til infrastruktur for alternative drivmidler og ajourføre henvisningerne til de standarder, der er omhandlet i de tekniske specifikationer i nævnte bilag.

Visse bestemmelser i nærværende forordning indfører nye tekniske specifikationer, der kun finder anvendelse på opladnings- og optankningsinfrastruktur, der vil blive installeret eller renoveret fra nærværende forordnings anvendelsesdato. Det er tilfældet for følgende bestemmelser i bilag II:

- punkt 1.7 "Tekniske specifikationer for induktiv statisk trådløs opladning af lette elektriske køretøjer"
- punkt 1.14 "Tekniske specifikationer for elektrisk vejsystem til dynamisk strømforsyning på jorden gennem ledende skinne til lette og tunge elektriske køretøjer"
- punkt 2.1 "Tekniske specifikationer for kommunikation mellem det elektriske køretøj og ladepunktet (kommunikation mellem køretøj og net – vehicle-to-grid)"
- punkt 3.5 "Tekniske specifikationer for tilslutningsanordninger til tankstandere, der leverer gasformig (komprimeret) brint til tunge køretøjer".

Da disse tekniske specifikationer ikke finder anvendelse på eksisterende infrastruktur, er der ikke behov for en cost-benefit-analyse, jf. artikel 21, stk. 4, i forordning (EU) 2023/1804, med henblik på nærværende forordning.

Nærværende forordning indeholder imidlertid også bestemmelser, der efter arbejdet i standardiseringsorganisationerne ajourfører henvisningerne til eksisterende standarder, der er omhandlet i de tekniske specifikationer i bilag II til forordning (EU) 2023/1804. Det er nødvendigt, at de tekniske specifikationer i bilag II henviser til den seneste udgave af de pågældende standarder. I disse tilfælde kan nærværende forordning finde anvendelse på eksisterende infrastrukturer i bilag II med hensyn til:

- punkt 1.1 "Normale ladepunkter til lette elektriske køretøjer"
- punkt 1.2 "Højeffektladepunkter til lette elektriske køretøjer"
- punkt 1.3 "Ladepunkter til elektriske køretøjer i klasse L"
- punkt 1.4 "Normale ladepunkter og højeffektladepunkter til elektriske busser"
- punkt 3.1 "Udendørs brinttankstandere til optankning med gasformig brint til brug som brændstof i motorkøretøjer"
- punkt 3.3 "Brændstofalgoritmen".

Ændringerne af henvisninger til standarder er som følger:

- EN IEC 62196-2:2022 "Stikpropper, stikkontakter, ladestik og ladeindtag til elkøretøjer – Konduktiv opladning af elkøretøjer – Del 2: Dimensionskrav til kompatibilitet for AC-stikbens- og -kontaktbøsningstilbehør" (tidligere EN IEC 62196-2:2017)
- EN IEC 62196-3:2022 "Stikpropper, stikkontakter, ladestik og ladeindtag til elkøretøjer – Konduktiv opladning af elkøretøjer – Del 3: Dimensionskrav til kompatibilitet for DC- og AC-DC-stikforbindelser med stikben og kontaktbøsninger" (tidligere EN IEC 62196-2:2014)
- IEC 60884-1:2022 "Plugs and socket-outlets for household and similar purposes – Part 1: General requirements" (tidligere IEC 60884-1:2002)
- EN 17127:2024 "Udendørs brintpåfyldningssteder, herunder optankningsprotokoller" (tidligere EN 17127:2022).

Standardiseringsorganisationerne opdaterede disse standarder af følgende tekniske årsager:

- EN IEC 62196-2:2022⁴: De tekniske ændringer i forhold til den tidligere version vedrører en ændring i titlen. Formålet var at erstatte henvisningen til "krav angående ombyttelighed", som ikke var omhandlet i standarden, med "krav til kompatibilitet". Den nye udgave styrker også den tekniske tilpasning til standard IEC 62196-1:2022, IEC 62196-3:2022 og IEC 61851-1:2017.
- EN IEC 62196-3:2022⁵: De tekniske ændringer i forhold til den tidligere version vedrører en ændring i titlen. Formålet var at erstatte henvisningen til "krav til indbyrdes tilpasning", som ikke var omhandlet i standarden, med "krav til kompatibilitet". I den nye udgave er der også fastsat forhøjede ratings for alle konfigurationer og henvisninger til nye prøvninger i IEC 62196-1 (punkt 34, 35, 36 og 37).
- IEC 60884-1:2022⁶: De tekniske ændringer i forhold til den tidligere version vedrører mange tekniske forbedringer og tilføjelser. Disse kan sammenfattes – på en

⁴ <https://webstore.iec.ch/publication/64364>.

⁵ <https://webstore.iec.ch/publication/59923>.

⁶ <https://webstore.iec.ch/publication/34175>.

ikkeudtømmende måde – som følger: præcisering af definitioner, ændringer af stikpropper og stikkontakter med pilotlys, holdbarhedsprøvning af mærkninger, indførelse af termisk overvågning i stikproppen, krav om skodder i transportable stikkontakter, prøvevægge til kontrol af vandindtrængning og omskrivning af punktet om temperaturstigning.

- EN 17127:2024⁷: De tekniske ændringer i forhold til den tidligere udgave vedrører forbedring af definitionerne, udvidelse af de generelle krav, karakteristika og egenskaber for brintpåfyldningssteder med henblik på højere strømningshastigheder, der er nødvendige for optankning af tunge køretøjer, samt kommunikationsaspekter med henblik på forbedring af sikkerhedsniveauet.

Da disse bestemmelser ajourfører tekniske specifikationer, der finder anvendelse på eksisterende infrastruktur, er det nødvendigt med en cost-benefit-analyse, jf. artikel 21, stk. 4, i forordning (EU) 2023/1804. Med hensyn til omkostninger skal der skelnes mellem to kategorier: i) omkostninger som følge af et eventuelt behov for at opgradere eksisterende ladepunkter og tankstandere, så de opfylder nye tekniske specifikationer, og ii) omkostninger i forbindelse med at få adgang til standardernes egentlige tekniske dokumenter.

For så vidt angår den første kategori meddelte CEN og Cenelec ved brev af 17. juli 2024 Kommissionen, at opdateringen af de relevante standarder, der er omfattet af nærværende forordning, ikke indebærer nogen væsentlig ændring, der vil give egentlige opgraderingsomkostninger. Opdateringerne af standarderne indebærer ændringer i meromkostningerne, der falder ind under den regelmæssige drift og vedligeholdelse af en sådan infrastruktur. I de konkrete tilfælde med punkt 1.1 "Normale ladepunkter til lette elektriske køretøjer", punkt 1.2 "Højeffektladepunkter til lette elektriske køretøjer", punkt 1.3 "Ladepunkter til elektriske køretøjer i klasse L" og punkt 1.4 "Normale ladepunkter og højeffektladepunkter til elektriske busser" kan opdateringerne af standarderne potentielt indebære udskiftning af eksisterende fungerende hardware, hvilket medfører reelle opgraderingsomkostninger. Med henblik på at sikre en gnidningsløs overgang bør den opdaterede udgave af disse standarder derfor kun finde anvendelse på nyinstallerede eller renoverede ladepunkter, mens eksisterende ladepunkter fortsat bør overholde de nuværende standarder, indtil de renoveres.

For så vidt angår den anden kategori indikerer standardiseringsorganisationernes onlinedatabaser en engangsomkostning på mellem ca. 250 EUR og 500 EUR for hver standard^{4,5, 6,7}, som skal betales én gang af hver operatør af opladnings- og optankningsinfrastruktur. Dette kan give en kumulativ engangsomkostning på ca. 1 000-2 000 EUR, for at hver ladepunkt- og tankstanderoperatør kan få adgang til de ajourførte standarder i nærværende forordning. Denne udgift vil falde ind under de regelmæssige driftsomkostninger for operatører af ladepunkter og tankstandere i forbindelse med vedligeholdelse og drift af deres infrastruktur og tjenester. De omkostninger, der er forbundet med at få adgang til standarderne, afhænger ikke af, hvor mange punkter eller stationer operatøren forvalter eller driver. Samlet set kan omkostningerne anses for at være ubetydelige for en hvilken som helst ladepunkt- eller tankstanderoperatør, der er aktiv på markedet for alternative drivmidler. Desuden skal de ses i forhold til, hvor ofte standarder opdateres. Den typiske revisionscyklus for de fleste internationale standarder er omkring fem år, hvilket

7

https://standards.cencenelec.eu/dyn/www/f?p=CEN:110:0:::FSP_PROJECT,FSP_ORG_ID:76814,6249&cs=14EEC45C07667CC3396322462132B44BE.

betyder, at opdaterede standarder i denne periode ikke forventes at ændre sig og derfor ikke medfører yderligere omkostninger for at få adgang til de tekniske dokumenter.

I Kommissionens analyse er der ikke konstateret andre omkostninger i forbindelse med ajourføringen af disse standarder.

Med hensyn til fordelene for operatører af ladepunkter og tankstandere, sikres det med ajourføringen af henvisningerne til standarder, at ladepunkter og tankstandere fortsat drives i EU i overensstemmelse med den seneste tekniske udvikling på en interoperabel og sikker måde. Nærmere bestemt resulterer ajourføringen af standarderne i nærværende forordning i bedre henvisninger til standardernes indhold, forbedrede tekniske konfigurationer og præciseringer af definitioner eller en udvidelse af de krav og karakteristika, der er nødvendige for forsyningen af drivmidler og kommunikationen. Ajourføringerne sikrer, at forskellige teknologier og -systemer til infrastruktur for alternative drivmidler kan arbejde gnidningsløst sammen, hvilket giver en mere pålidelig og effektiv infrastruktur. Endelig medfører ajourføringen af henvisningerne til standarder fortsatte omkostningsbesparelser for fabrikanter og operatører af en sådan opladnings- og optankningsinfrastruktur som følge af den koordinerede ajourføring af de tekniske specifikationer. Dette giver sikkerhed for investeringer.

Hvis de fælles tekniske specifikationer i henhold til forordning (EU) 2023/1804 henviste til forældede standarder og dermed afveg fra de seneste versioner af de standarder, som standardiseringsorganisationerne har tilvejebragt, ville fordelene beskrevet ovenfor blive bragt i fare. Faktisk kan henvisninger til forældede standarder betyde, at tekniske komponenter i infrastruktur for alternative drivmidler er afhængige af forældede systemer, der er uforenelige med den nyeste teknologi og de nyeste køretøjer på markedet. Dette kan føre til potentielle tekniske fejl og udstyrssvigt på grund af hardware- eller softwareproblemer og påvirke brugeroplevelsen negativt. I sidste ende ville dette skabe usikkerhed om infrastrukturens funktionsdygtighed og føre til en situation, hvor de minimale omkostninger, der er forbundet med ajourføringer af standarder, ville blive langt overgået af det samlede tab af fordele ved en fortsat problemfri udrulning af interoperabel opladnings- og optankningsinfrastruktur.

Alt i alt kan det derfor konkluderes, at fordelene ved de ændringer, der indføres ved nærværende forordning, opvejer omkostningerne.

5. MARKEDSOVERVÅGNING OG -GENNEMFØRELSE

Med henblik på en markedsgennemførelse, der er teknisk korrekt og interoperabel i hele Unionen, kan Kommissionen ændre bilag II til forordning (EU) 2023/1804 med en ny delegeret forordning for at indføre yderligere tekniske specifikationer eller ajourføre henvisninger til standarder, der er fastsat i nævnte bilag. CEN og Cenelec forventes at underrette Kommissionen, når udestående standardiseringsarbejde i forbindelse med standardiseringsanmodning M/581 er afsluttet.

I mellemtiden agter Kommissionen i samarbejde med CEN og Cenelec fortsat at overvåge, at relevante udestående delstandards for visse områder, der er omfattet af nærværende delegerede forordning, færdiggøres rettidigt. Dette er tilfældet for bilag II, punkt 2.1 om tekniske specifikationer for kommunikation mellem det elektriske køretøj og ladepunktet (kommunikation mellem køretøj og net – vehicle-to-grid). Der er behov for yderligere delstandards vedrørende overensstemmelsesprøvning for EN ISO 15118-20:2022, og disse bør indføres i bilag II til forordning (EU) 2023/1804, når standardiseringsarbejdet er afsluttet. Hvis det tekniske arbejde med disse delstandards bliver forsinket, herunder også i betragtning af arbejdet med relevante cybersikkerhedsspecifikationer, kan Kommissionen

vurdere, om der er behov for en ny dato for obligatorisk gennemførelse af EN ISO 15118-20:2022, og kan følgelig ændre punkt 2.1.2 og 2.1.3 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804.

Sluttelig kan Kommissionen, når der er opnået en fuldstændig markedsovergang til EN ISO 15118-20:2022, hvilket betyder, at alle elektriske køretøjer og al opladningsinfrastruktur lever op til EN ISO 15118-20:2022 under hensyntagen til alle tekniske aspekter beskrevet i nærværende delegerede forordning, vurdere, om den obligatoriske gennemførelse af delstandard EN ISO 15118-2:2016 stadig er nødvendig, og kan følgelig ændre punkt 2.1 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804.

KOMMISSIONENS DELEGEREDE FORORDNING (EU) .../...

af 2.4.2025

om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 for så vidt angår standarder for trådløs opladning, elektrisk vejsystem, kommunikation mellem køretøj og net og brintforsyning til køretøjer til vejtransport

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR –

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde,

under henvisning til Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU¹, særlig artikel 21, stk. 3, og

ud fra følgende betragtninger:

- (1) Kommissionen kan ændre bilag II om tekniske specifikationer til forordning (EU) 2023/1804 for at indføre nye tekniske specifikationer eller ajourføre henvisninger til standarder i nævnte bilag for at muliggøre fuld teknisk interoperabilitet for opladnings- og optankningsinfrastrukturen med hensyn til fysiske forbindelser, kommunikationsudveksling og adgang for bevægelseshæmmede personer.
- (2) I medfør af artikel 21, stk. 2, i forordning (EU) 2023/1804 kan Kommissionen anmode europæiske standardiseringsorganisationer om at udarbejde europæiske standarder, der fastsætter tekniske specifikationer for de områder, der er omhandlet i bilag II til nævnte forordning, og for hvilke Kommissionen ikke har vedtaget fælles tekniske specifikationer.
- (3) I medfør af artikel 10, stk. 1, i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012² anmodede Kommissionen i 2022 Den Europæiske Standardiseringsorganisation (CEN) og Den Europæiske Komité for Elektroteknisk Standardisering (Cenelec) om at udarbejde og vedtage hensigtsmæssige europæiske standarder for kommunikationsudveksling og strøm- og brintforsyning til vejtransport, søtransport og sejlads ad indre vandveje (M-581)³.
- (4) Ved brev af 17. juli 2024 meddelte CEN og Cenelec Kommissionen, at flere af de anmodede standardiseringer var blevet afsluttet. CEN og Cenelec anbefalede Kommissionen at medtage standarderne i de relevante EU-retlige rammer. De tekniske specifikationer, der er omhandlet i bilag II til forordning (EU) 2023/1804, bør afspejle disse anbefalinger.

¹ EUT L 234 af 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 af 25. oktober 2012 om europæisk standardisering, om ændring af Rådets direktiv 89/686/EØF og 93/15/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 94/9/EF, 94/25/EF, 95/16/EF, 97/23/EF, 98/34/EF, 2004/22/EF, 2007/23/EF, 2009/23/EF og 2009/105/EF og om ophævelse af Rådets beslutning 87/95/EØF og Europa-Parlamentets og Rådets afgørelse nr. 1673/2006/EF (EUT L 316 af 14.11.2012, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj>).

³ Commission Implementing Decision C(2022)1710 on a standardisation request to the European standardisation organisations as regards communication exchange, electricity and hydrogen supply for road, maritime transport and inland navigation in support of Directive 2014/94/EU and its planned revision under the "Fit for 55" package (M-581 – foreligger ikke på dansk).

- (5) For at muliggøre problemfri brug i hele Unionen af køretøjer, der anvender alternative drivmidler, bør de tekniske bestemmelser om "interoperabilitet" udelukkende henvise til kapaciteten af både offentligt tilgængelige og private ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler til at levere energi, der er forenelig med alle relevante køretøjsteknologier.
- (6) De tekniske specifikationer for normale jævnstrømsladepunkter til elektriske køretøjer findes i øjeblikket under punkt 1.2 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804, som vedrører tekniske specifikationer for højeffektladepunkter, men de bør medtages i punkt 1.1 i bilag II. Overskrifterne i punkt 1.1 og 1.2 bør også ændres for at præcisere, at punkterne kun finder anvendelse på lette elektriske køretøjer.
- (7) CEN og Cenelec har underrettet Kommissionen om, at standarderne for normale ladepunkter og højeffektladepunkter til lette elektriske køretøjer i punkt 1.1 og 1.2 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804 burde opdateres som følge af en ændring i titlen. Formålet er at erstatte henvisningen til "krav angående ombyttelighed" og "krav til indbyrdes tilpasning", som ikke var omhandlet i standarden, med "krav til kompatibilitet". De nye versioner af de pågældende dele af standarderne, der som minimum bør finde anvendelse for nyinstallerede eller renoverede ladepunkter, er EN IEC 62196-2:2022 og EN IEC 62196-3:2022. For at undgå en potentiel udskiftning af eksisterende hardware bør normale ladepunkter og højeffektladepunkter fortsat være i overensstemmelse med de relevante delstandards EN IEC 62196-2:2017 og EN IEC 62196-3:2014, indtil de renoveres.
- (8) Delstandard EN IEC 61851-1:2019 beskriver fire mulige ladetilstande (modus 1, 2, 3 og 4). Ladetilstandene omfatter vigtige driftsmæssige karakteristika, funktioner og tekniske forhold i relation til ladepunktet, som f.eks. sikkerhedsaspekter ved elektricitet og driftsmæssige karakteristika, som elektriske køretøjer skal opfylde for at kunne genoplades på sikker og korrekt vis. For at lette markedets fortolkning bør de forskellige ladetilstande i forbindelse med standarderne for ladepunkter i bilag II til forordning (EU) 2023/1804 medtages i nævnte forordning sammen med de pågældende standarder.
- (9) CEN og Cenelec har meddelt Kommissionen, at det af hensyn til interoperabiliteten bør være tilladt, at private normale vekselstrømsladepunkter til elektriske køretøjer også er udstyret med stikkontakter til modus 2-opladning, der er i overensstemmelse med delstandard IEC 60884-1:2022. Del 1 af denne standard bør kun finde anvendelse på stikpropper og faste eller transportable stikkontakter til vekselstrømsopladning, der er beregnet til husholdningsbrug og lignende, enten indendørs eller udendørs, hvorimod modus 2 omfatter en kontrol- og beskyttelsesanordning i kablet (IC-CPD), der sikrer beskyttelse, kontrol og sikker effektindstilling.
- (10) Definitionen af "ladepunkt" i artikel 2, nr. 48), i forordning (EU) 2023/1804 omfatter anordninger med en effekt på højst 3,7 kW, hvis primære formål er opladning af elektriske køretøjer i modus 2. Sådanne anordninger bør derfor også medtages i punkt 1.1 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804. Af hensyn til interoperabiliteten bør private normale vekselstrømsladepunkter, hvis primære formål er opladning af elektriske køretøjer, som minimum være udstyret med stikkontakter eller Type 2-stikforbindelser til køretøjer til modus 3-opladning som beskrevet i EN IEC 62196-2:2022. Alternativt bør de, hvis deres effekt er højst 3,7 kW, og deres primære formål er opladning af elektriske køretøjer udelukkende i modus 2, som minimum være

udstyret med stikkontakter til modus 2-opladning, der er i overensstemmelse med IEC 60884-1:2022.

- (11) CEN og Cenelec har underrettet Kommissionen om, at standarderne for ladepunkter til elektriske køretøjer i klasse L i punkt 1.3, litra a) og b), i bilag II til forordning (EU) 2023/1804 burde ajourføres. Med hensyn til standarden i punkt 1.3, litra a), er ajourføringen nødvendig som følge af en ændring i titlen for at erstatte henvisningen til "krav angående ombyttelighed". Med hensyn til standarden i punkt 1.3, litra b), er ajourføringen nødvendig for at indarbejde flere tekniske forbedringer, herunder præcisering af definitioner, der med "krav til kompatibilitet" ikke er omhandlet i standarden. De nye versioner af de pågældende dele af standarderne er EN IEC 62196-2:2022 og IEC 60884-1:2022. Overskriften i punkt 1.3 bør også ændres for at præcisere, at punktet inden for rammerne af forordning (EU) 2023/1804 kun finder anvendelse på elektriske køretøjer i klasse L. Da nærværende forordning ændrer overskriften i punkt 1.1 og 1.2 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804, bør der også i punkt 1.3 i bilag II henvises til de relevante delstandards for normale vekselstrøms- og jævnstrømsladepunkter og højeffektvekselstrøms- og højeffektjævnstrømsladepunkter, der finder anvendelse på elektriske køretøjer i klasse L, da disse fortsat finder anvendelse. For at undgå en potentiel udskiftning af eksisterende hardware bør overgangen til de nye versioner af delstandards EN IEC 62196-2:2022 og EN IEC 62196-3:2022 for nyinstallerede og renoverede ladepunkter i henhold til punkt 1.3.2 og 1.3.3 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804 følge samme tilgang som for ladepunkter i punkt 1.1 og 1.2 i nævnte bilag. Ændringerne af overskrifterne og anvendelsesområdet for punkt 1.1, 1.2 og 1.3 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804 er nødvendige for at sikre, at det fremstår tydeligere, hvilke standarder der finder anvendelse på hver køretøjsklasse.
- (12) Opladning af elektriske køretøjer i modus 2 bør være muligt ved hjælp af standardstikkontakten i hver medlemsstat. Derfor bør der sikres overensstemmelse for ladepunkter med stikkontakter som omhandlet i delstandard IEC 60884-1:2022, som krævet i punkt 1.1 og punkt 1.3, litra b), i bilag II til forordning (EU) 2023/1804, hvis ladepunkternes stikkontakter er i overensstemmelse med det nationale system, på grundlag af delstandard IEC 60884-1:2022, i den medlemsstat, hvor ladepunktet er etableret. Produkter, herunder stikkontakter til elektrisk opladning, skal være i overensstemmelse med Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/988 af 10. maj 2023 om produktsikkerhed i almindelighed⁴.
- (13) CEN og Cenelec har underrettet Kommissionen om, at standarderne for normale ladepunkter og højeffektladepunkter til elektriske busser i punkt 1.4 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804 burde opdateres som følge af en ændring i titlen. Formålet er at erstatte henvisningen til "krav til ombyttelighed" og "krav angående ombyttelighed", som ikke var omhandlet i standarden, med "krav til kompatibilitet". De nye versioner af de relevante delstandards, der som minimum bør finde anvendelse på disse nyinstallerede eller renoverede ladestander, er EN IEC 62196-2:2022 og EN IEC 62196-3:2022. For at undgå en potentiel udskiftning af funktionsdygtig hardware bør eksisterende normale ladepunkter og

⁴ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/988 af 10. maj 2023 om produktsikkerhed i almindelighed, om ændring af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) nr. 1025/2012 og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2020/1828 og om ophævelse af Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/95/EF og Rådets direktiv 87/357/EØF (EUT L 135 af 23.5.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj>).

højeffektladepunkter fortsat være i overensstemmelse med de relevante delstandards EN IEC 62196-2:2017 og EN IEC 62196-3:2014, indtil de renoveres.

- (14) I betragtning af den allerede igangværende etablering af opladningsinfrastruktur, der er beregnet til tunge elektriske køretøjer, er det nødvendigt at fastsætte relevante fælles tekniske specifikationer for at sikre, at infrastrukturen er interoperabel. Indtil de pågældende endelige standarder, der indeholder de tekniske specifikationer for megawattopladningssystemet (MCS), er vedtaget, er det nødvendigt at sikre interoperabilitet mellem opladningsinfrastruktur, der kan levere strøm til både lette og tunge elektriske køretøjer. Med henblik herpå bør højeffektjævnstrømsladepunkter til lette og tunge elektriske køretøjer i punkt 1.6 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804 være udstyret med stikforbindelser til køretøjer til det kombinerede opladningssystem "Combo 2" til modus 4-opladning som beskrevet i delstandard EN IEC 62196-3:2022. Denne standard bør imidlertid ikke finde anvendelse på opladningsinfrastruktur, der udelukkende er beregnet til tunge køretøjer, og som udelukkende er udstyret med MCS, da de pågældende tekniske specifikationer vil blive indført i forordning (EU) 2023/1804, når standardiseringsarbejdet for MCS er afsluttet.
- (15) CEN og Cenelec har meddelt Kommissionen de standarder, som det anbefales, skal finde anvendelse på ladepunkter til induktiv statisk trådløs opladning af lette elektriske køretøjer. I punkt 1.7 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804 bør delstandarden EN IEC 61980-1:2021, IEN IEC 61980-2:2023 og EN IEC 61980-3:2022 finde anvendelse på sådanne ladepunkter.
- (16) For at understøtte en sikker og interoperabel markedsgennemførelse af del 1, 2 og 3 af standard EN IEC 61980 har Kommissionens Fælles Forskningscenter i overensstemmelse med de metoder, der er fastsat i disse dele af standarden, prøvet de prototyper af systemer til trådløs energioverførsel (WPT-systemer), der er blevet udviklet med henblik på induktiv statisk trådløs opladning af lette elektriske køretøjer. Prøvningsresultaterne bekræfter, at WPT-systemprototyperne overholder grænserne i del 1, 2 og 3 af standard EN IEC 61980, og at denne standard derfor bør indføres i forordning (EU) 2023/1804.
- (17) CEN og Cenelec har meddelt Kommissionen de standarder, som det anbefales, skal finde anvendelse på opladningsinfrastruktur til dynamisk strømforsyning på jorden gennem ledende skinner til lette og tunge elektriske køretøjer. Den tekniske specifikation CLC/TS 50717:2022 bør finde anvendelse på sådan opladningsinfrastruktur.
- (18) CEN og Cenelec har meddelt Kommissionen de standarder, som det anbefales, skal finde anvendelse på offentligt tilgængelige ladepunkter for kommunikationsgrænseflader mellem køretøj og net (vehicle-to-grid-kommunikationsgrænseflader) for vejkkøretøjer, og som bør fastsættes i punkt 2.1 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804. Delstandarden EN ISO 15118-1:2019, EN ISO 15118-2:2016, EN ISO 15118-3:2016, EN ISO 15118-4:2019 og EN ISO 15118-5:2019 bør som minimum finde anvendelse på sådanne nyligt installerede eller renoverede ladepunkter. Derudover har CEN og Cenelec anbefalet, at offentligt tilgængelige ladepunkter for vehicle-to-grid-kommunikationsgrænsefladen for vejkkøretøjer, der installeres eller renoveres fra den 1. januar 2027, som minimum også bør være i overensstemmelse med delstandard EN ISO 15118-20:2022. Desuden bør private ladepunkter for vehicle-to-grid-kommunikationsgrænsefladen for vejkkøretøjer, der installeres eller renoveres fra den 1. januar 2027, som minimum være i overensstemmelse med delstandard EN IEC 61851-1:2019 for så vidt angår modus 2-

opladning og delstandard EN ISO 15118-20:2022 for så vidt angår modus 3- eller modus 4-opladning. Ladepunkter, der skal være i overensstemmelse med den nyere og mere komplekse delstandard EN ISO 15118-20:2022, bør gives en rimelig overgangsperiode. Denne delstandard bør derfor finde anvendelse på disse ladepunkter fra den 1. januar 2027.

- (19) CEN og CENELEC har meddelt Kommissionen, at de nuværende elektriske køretøjer på markedet kun er udstyret efter delstandard EN ISO 15118-2:2016. Dette er blevet bekræftet af eksperter fra Forummet for Bæredygtig Transport. Delstandard EN ISO 15118-2:2016 tager ikke højde for flere relevante egenskaber og tekniske muligheder, som f.eks. avanceret intelligent opladning, tovejsopladning eller håndtering af flere kontrakter til plug-and-charge. Disse egenskaber er dækket af delstandard EN ISO 15118-20:2022. For at sikre, at slutbrugere med elektriske køretøjer, der i øjeblikket er udstyret efter EN ISO 15118-2:2016, kan anvende ladepunkter i deres køretøjers fulde levetid, bør ladepunkter i Unionen derfor også være pålagt overensstemmelse med EN ISO 15118-2:2016. Af hensyn til interoperabiliteten bør det derfor sikres i punkt 2.1.1 og 2.1.2 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804, at begge delstandards EN ISO 15118-2:2016 og EN ISO 15118-20:2022 kan sameksistere i offentligt tilgængelig opladningsinfrastruktur, indtil der er opnået en fuldstændig markedsovergang til delstandard EN ISO 15118-20:2022.
- (20) Fabrikanten af originaludstyr informeres med nærværende forordning om de relevante standarder, der finder anvendelse på offentligt tilgængelige og private ladepunkter. For at sikre en hurtig overgang bør de tage sådanne standarder i betragtning, når de bringer nye elektriske køretøjer på markedet, og, når det er teknisk muligt, opgradere eksisterende elektriske køretøjer, der i øjeblikket er på markedet, fra EN ISO 15118-2:2016 til EN ISO 15118-20:2022. Tilsvarende bør operatører af ladepunkter, når det er teknisk muligt, opgradere eksisterende ladepunkter på markedet, så de understøtter EN ISO 15118-20:2022 foruden EN ISO 15118-2:2016 og eventuelle andre eksisterende lavniveaukommunikationsløsninger, som f.eks. pulsbreddemodulation (PWM) som beskrevet i EN IEC 61851-1:2019.
- (21) For at undgå strandede investeringer i offentlig og privat opladningsinfrastruktur bør eksisterende offentligt tilgængelige ladepunkter til modus 3- og 4-opladning, der anvender kommunikation på lavt niveau såsom PWM, og som allerede er i stand til at kommunikere med elektriske køretøjer på markedet, der er udstyret med EN ISO 15118-2:2016, være undtaget fra at gennemføre del 1-5 af standard EN ISO 15118 eller efterfølgende udvidede udgaver såsom EN ISO 15118-20:2022. Opgradering af eksisterende offentligt tilgængelige ladepunkter, der anvender kommunikation på lavt niveau til kommunikation på højt niveau som beskrevet i EN ISO 15118-2 og EN ISO 15118-20, kan kræve betydelige software- og hardwareændringer og muligvis gøre det nødvendigt helt at udskifte den fungerende infrastruktur. Derfor bør del 1-5 af standard EN ISO 15118 kun finde anvendelse på nyligt installerede eller renoverede offentligt tilgængelige ladepunkter. Den seneste delstandard EN ISO 15118-20:2022 bør ikke finde anvendelse på sådanne nyligt installerede eller renoverede ladepunkter før den 1. januar 2027 for at give disse ladepunkter en rimelig overgangsperiode.
- (22) For eksisterende private ladepunkter til modus 2-opladning bør anvendelsen af lavniveaukommunikationsløsninger såsom PWM, der allerede er i stand til at dække grundlæggende opladningsfunktioner med normale strømudtag og kommunikere med elektriske køretøjer på markedet, der er udstyret efter EN ISO 15118-2:2016, desuden også være undtaget fra at gennemføre del 1-5 af standard EN ISO 15118 eller efterfølgende udvidede udgaver såsom ISO 15118-20:2022. Dette skyldes, at disse

standarder for nuværende ikke vil give nogen yderligere værdi for slutbrugeren. Derfor bør delstandard EN IEC 61851-1:2019, der er medtaget i punkt 2.1.3, litra a), i bilag II til forordning (EU) 2023/1804, finde anvendelse på nyligt installerede eller renoverede private ladepunkter til modus 2-opladning fra den 1. januar 2027. Med hensyn til private ladepunkter til modus 3- og 4-opladning, hvor avancerede opladningsfunktioner såsom intelligent opladning og tovejsopladning kun er muligt med kommunikation på højt niveau, bør delstandard EN ISO 15118-20:2022, der er medtaget i nævnte bilags punkt 2.1.3, litra b), desuden ikke finde anvendelse på sådanne nyligt installerede eller renoverede ladepunkter før den 1. januar 2027 for at give disse ladepunkter en rimelig overgangsperiode.

- (23) Operatører og fabrikanter af både offentligt tilgængelige og private ladepunkter specifikt til modus 3- og 4-opladning af elektriske køretøjer bør forberede og klargøre deres hardware og software til på behørig vis at understøtte delstandard EN ISO 15118-20:2022 fra den 1. januar 2027 i alle nyligt installerede eller renoverede ladepunkter. Den overordnede gennemførelse af delstandarderne EN ISO 15118-2 og EN ISO 15118-20 bør gennemføres fuldt ud, samtidig med at deres anvendelse bør tage hensyn til de obligatoriske og valgfrie funktioner, der allerede er defineret i disse delstandarder, alt efter hvad der er relevant for de forskellige use cases og ladetilstande. Denne tilgang sikrer en sikker og interoperabel gennemførelse af delstandarderne, samtidig med at der tages behørigt hensyn til de forskellige operationelle scenarier.
- (24) Plug-and-charge er en teknologisk løsning, der muliggøres af delstandarderne EN ISO 15118-2:2016 og EN ISO 15118-20:2022. Den omfatter automatisk autentificering og godkendelse mellem det elektriske køretøj og ladestationen. Dette gør det muligt at gennemføre en opladningssession på grundlag af en kontraktbaseret betaling mellem slutbrugeren og udbyderen af mobilitetstjenesten, herunder faktureringsoplysninger. For at gennemføre en opladningssession skal førere af elektriske køretøjer blot tilslutte ladepunktets stikforbindelse til det elektriske køretøj, og processen starter automatisk. Gennemførelsen i hele Unionen og slutbrugernes mulighed for at benytte plug-and-charge på en interoperabel måde i hele Unionen bør medføre yderligere muligheder for at forenkle opladningen af elektriske køretøjer og forbedre den samlede brugeroplevelse.
- (25) Operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter kan frivilligt beslutte, om de tilbyder plug-and-charge-tjenester eller andre relevante tjenester, f.eks. intelligente og tovejsopladningstjenester, i overensstemmelse med det optionsniveau, der er fastsat i delstandard EN ISO 15118-2:2016 og EN ISO 15118-20:2022. Plug-and-charge bør gennemføres på en interoperabel måde i hele Unionen for at sikre en enkel og gnidningsløs brugeroplevelse. Af hensyn til interoperabiliteten og sikkerheden i hele Unionen bør alle offentligt tilgængelige ladepunkter til vekselstrøm og jævnstrøm til lette og tunge elektriske køretøjer, der installeres eller renoveres fra den 1. januar 2027, og som tilbyder tjenester til automatisk autentificering og godkendelse, som f.eks. plug-and-charge, være i overensstemmelse med både EN ISO 15118-2:2016 og EN ISO 15118-20:2022. Eksisterende offentligt tilgængelige ladepunkter, der leverer tjenester til automatisk autentificering og godkendelse med en anden løsning end plug-and-charge baseret på EN ISO 15118-2:2016 og EN ISO 15118-20:2022, bør fortsat kunne gøre dette, indtil der er opnået en fuldstændig markedsovergang. Forordning (EU) 2023/1804 bør sikre en sådan interoperabel og sikker gennemførelse af plug-and-charge.

- (26) Udtrykket "installeret" bør forstås som den første placering af alt relevant udstyr på ladepunktet, herunder hardware, software og tilhørende elektrisk infrastruktur såsom elforsyningsforbindelser, transformere og andre elektriske systemer, for at muliggøre opladning af elektriske køretøjer. Dette adskiller sig fra etablering af ladepunktet, da dette også kræver, at ladepunktet er fuldt operationel og tilgængelig for slutbrugerne. Udtrykket "renoveret" bør forstås som en omfattende eller fuldstændig udskiftning af relevant udstyr på ladepunktet. Almindeligt vedligehold, herunder udskiftning af specifikke komponenter såsom opladningskabler, bør ikke betragtes som renovering. CEN og Cenelec har underrettet Kommissionen om, at standarden for brinttankstandere til optankning med gasformig brint til brug som brændstof i motorkøretøjer og den tilknyttede brændstofalgoritme i punkt 3.1 og 3.3 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804 bør ajourføres som følge af en ny udgave af standarden. Standard EN 17127: 2024 bør finde anvendelse på sådanne tankstandere og tilknyttede brændstofalgoritmer. CEN og Cenelec har også meddelt Kommissionen den standard, som det anbefales, skal finde anvendelse på tilslutningsanordninger til tankstandere, der leverer gasformig (komprimeret) brint til tunge køretøjer. I punkt 3.5 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804 bør standard EN 17127:2024 finde anvendelse på sådanne tankstandere.
- (27) Overskriften i punkt 3.1 i bilag II til forordning (EU) 2023/1804 bør også ændres for at undgå markedsusikkerhed og præcisere, at punktet kun finder anvendelse på tankstandere, der leverer gasformig (komprimeret) brint til lette køretøjer. Med denne overskriftsændring differentieres de specifikke tekniske specifikationer for tankstandere, der leverer gasformig (komprimeret) brint til lette køretøjer, bedre i punkt 3.1 i bilag II, og der undgås overlap med de tekniske specifikationer for tunge køretøjer i nævnte bilags punkt 3.5, samtidig med at det samme anvendelsesområde bibeholdes.
- (28) Ved Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555⁵ er der fastsat krav til nationale kapaciteter på cybersikkerhedsområdet, medlemsstaterne er pålagt at vedtage nationale cybersikkerhedsstrategier, og der er indført regler og forpligtelser vedrørende styring af cybersikkerhedsrisici og udveksling af cybersikkerhedsoplysninger. Da direktiv (EU) 2022/2555 omfatter operatører af ladestationer som en del af en sektor af særlig kritisk betydning, bør anvendelsen af direktivet og kravene i forordning (EU) 2023/1804 supplere hinanden.
- (29) Forordning (EU) 2023/1804 bør derfor ændres.
- (30) I henhold til artikel 21, stk. 6, i forordning (EU) 2023/1804 skal ændringer af bilag II til nævnte forordning, der er vedtaget ved delegerede retsakter, omfatte rimelige overgangsperioder, inden bestemmelserne deri bliver bindende. Der bør derfor fastsættes en generel udskudt anvendelsesdato for denne forordning —

VEDTAGET DENNE FORORDNING:

⁵ Europa-Parlamentets og Rådets direktiv (EU) 2022/2555 af 14. december 2022 om foranstaltninger til sikring af et højt fælles cybersikkerhedsniveau i hele Unionen, om ændring af forordning (EU) nr. 910/2014 og direktiv (EU) 2018/1972 og om ophævelse af direktiv (EU) 2016/1148 (NIS 2-direktivet) (EUT L 333 af 27.12.2022, s. 80, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj>).

Artikel 1

Bilag II til forordning (EU) 2023/1804 ændres som angivet i bilaget til nærværende forordning.

Artikel 2

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den finder anvendelse fra den [Publikationskontoret: Indsæt datoen = seks måneder efter denne forordnings ikrafttræden].

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.
Udfærdiget i Bruxelles, den 2.4.2025.

På Kommissionens vegne
Formand
Ursula VON DER LEYEN