

Bruksela, 3 kwietnia 2025 r.
(OR. en)

7773/25

TRANS 116
DELECT 32

PISMO PRZEWODNIE

Od: Sekretarz generalna Komisji Europejskiej (podpisała dyrektor Martine DEPREZ)

Data otrzymania: 2 kwietnia 2025 r.

Do: Thérèse BLANCHET, sekretarz generalna Rady Unii Europejskiej

Nr dok. Kom.: C(2025) 1918 final

Dotyczy: ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...
z dnia 2.4.2025 r.
zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 w odniesieniu do norm dotyczących ładowania bezprzewodowego, elektrycznego systemu drogowego, komunikacji na linii pojazd-sieć oraz dostarczania wodoru dla pojazdów transportu drogowego

Delegacje otrzymują w załączeniu dokument C(2025) 1918 final.

Zał.: C(2025) 1918 final



Bruksela, dnia 2.4.2025 r.
C(2025) 1918 final

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 2.4.2025 r.

**zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804
w odniesieniu do norm dotyczących ładowania bezprzewodowego, elektrycznego
systemu drogowego, komunikacji na linii pojazd-sieć oraz dostarczania wodoru dla
pojazdów transportu drogowego**

UZASADNIENIE

1. KONTEKST AKTU DELEGOWANEGO

Utworzenie jednolitego rynku na potrzeby infrastruktury paliw alternatywnych wymaga posiadania wspólnych specyfikacji technicznych. W związku z tym w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2023/1804¹ w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych zawarto wyczerpujący wykaz specyfikacji technicznych. Wykaz specyfikacji technicznych w załączniku II określa szczegółowe normy i wskazuje obszary, w których wspólne specyfikacje techniczne są konieczne, ale nie zostały jeszcze ustanowione.

Te specyfikacje techniczne obejmują fizyczne połączenia i komunikację między pojazdem elektrycznym a infrastrukturą ładowania pojazdów transportu drogowego; dostarczanie wodoru i metanu dla pojazdów transportu drogowego; dostarczanie energii elektrycznej, bunkrowanie amoniaku, wodoru i metanolu oraz skroplony metan dla transportu morskiego i żeglugi śródlądowej; oraz etykietowanie paliw dla pojazdów transportu drogowego.

Rozporządzenie (UE) 2023/1804 stanowi, że specyfikacje techniczne dotyczące interoperacyjności punktów ładowania i tankowania paliwa powinny być określone w normach europejskich lub międzynarodowych. Zgodnie z art. 21 ust. 3 rozporządzenia (UE) 2023/1804 Komisja może zmienić załącznik II w celu wprowadzenia nowych specyfikacji technicznych lub aktualizacji odniesień do norm określonych w tym załączniku. Ma to umożliwić pełną interoperacyjność techniczną infrastruktury ładowania i tankowania pod względem fizycznych połączeń, komunikacji i dostępu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.

Zgodnie z art. 21 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2023/1804 Komisja może zwrócić się do europejskich organizacji normalizacyjnych z wnioskiem o przygotowanie normy europejskiej określającej specyfikacje techniczne dotyczące obszarów wymienionych w załączniku II, w przypadku których nie ustanowiono jeszcze wspólnych specyfikacji technicznych. W związku z tym w 2022 r. Komisja zwróciła się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego (CEN) i Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego Elektrotechniki (CENELEC) o opracowanie stosownych norm europejskich dotyczących komunikacji, ładowania elektrycznego i tankowania wodoru na potrzeby transportu drogowego i morskiego oraz żeglugi śródlądowej (zlecenie normalizacji M/581)².

Obecnie sfinalizowano szereg zadań w ramach zlecenia normalizacji M/581 z 2022 r. Obejmują one przyjęcie istotnych norm dotyczących ładowania bezprzewodowego elektrycznych pojazdów lekkich; zasilania elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich energią elektryczną z sieci trakcyjnej górnej za pośrednictwem szyn przewodzących; komunikacji między pojazdem elektrycznym a punktem ładowania (znanej jako „komunikacja na linii pojazd-sieć”) w przypadku elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich; oraz złączy stosowanych w punktach tankowania dystrybuujących gazowy (sprężony) wodór dla pojazdów ciężkich. Ponadto w następstwie aktualizacji innych norm, takich jak normy dotyczące punktów ładowania o normalnej i dużej mocy przeznaczonych dla elektrycznych pojazdów lekkich, Komisja uznaje za konieczną zmianę odpowiednich odniesień w rozporządzeniu (UE) 2023/1804.

¹ Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1; ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

² Decyzja wykonawcza Komisji C(2022)1710 w sprawie zlecenia normalizacji dla europejskich organizacji normalizacyjnych w odniesieniu do komunikacji, dostarczania energii elektrycznej i wodoru dla transportu drogowego i morskiego oraz żeglugi śródlądowej na potrzeby dyrektywy 2014/94/UE oraz jej planowanego przeglądu w ramach pakietu „Gotowi na 55”.

Niniejsze rozporządzenie delegowane Komisji zmienia załącznik II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 w celu wprowadzenia nowych specyfikacji technicznych i aktualizacji odniesień do norm już określonych w tym załączniku, w stosownych przypadkach.

2. KONSULTACJE PRZEPROWADZONE PRZED PRZYJĘCIEM AKTU

Przygotowując niniejsze rozporządzenie delegowane Komisji, Komisja skonsultowała się z ekspertami z państw członkowskich oraz Norwegii, Liechtensteinu i Islandii podczas szeregu posiedzeń podgrupy ds. wdrażania w ramach grupy ekspertów Forum Zrównoważonego Transportu (STF) (E03321/4). Łącznie odbyło się siedem posiedzeń w okresie od września 2023 r. do czerwca 2024 r. Ponadto ogólne cele i treść niniejszego rozporządzenia delegowanego Komisji omówiono w dniu 23 listopada 2023 r. na posiedzeniu Komitetu ds. Infrastruktury Paliw Alternatywnych (C49500).

Ponadto ekspertów branżowych informowano o przebiegu prac przygotowawczych nad niniejszym rozporządzeniem delegowanym Komisji w ramach dwóch podgrup Forum Zrównoważonego Transportu: podgrupy ds. zarządzania i norm oraz podgrupy ds. danych. Eksperti Forum Zrównoważonego Transportu przedstawili informacje techniczne i zalecenia³ dotyczące norm mających zastosowanie do ekosystemu elektromobilności, które są przedmiotem niniejszego rozporządzenia.

O przebiegu prac przygotowawczych nad niniejszym rozporządzeniem delegowanym Komisji informowano również CEN i CENELEC. Dokonywano tego w drodze regularnej wymiany informacji z Komisją w kontekście realizacji obecnego zlecenia normalizacji (M-581). Pismem z dnia 17 lipca 2024 r. CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normach, których włączenie do niniejszego rozporządzenia delegowanego Komisji jest zalecane.

Projekt rozporządzenia delegowanego Komisji był przedmiotem 4-tygodniowego okresu konsultacji publicznych na portalu Komisji „Wyraź swoją opinię”. W wyniku tych konsultacji otrzymano łącznie 63 odpowiedzi od różnych zainteresowanych stron, w tym od poszczególnych organizacji, stowarzyszeń przedsiębiorców, organizacji pozarządowych, instytucji akademickich i badawczych, związków zawodowych i obywateli UE.

Otrzymane informacje zwrotne stanowiły silne poparcie dla przepisów zawartych w projekcie rozporządzenia delegowanego Komisji, odzwierciedlając szerokie uznanie jego znaczenia dla osiągnięcia pożądanego celu polityki dotyczących pełnej interoperacyjności technicznej infrastruktury ładowania i tankowania paliw alternatywnych. Kilka zainteresowanych stron wyraziło jednak obawy i zwróciło się o dodatkowe wyjaśnienia dotyczące konkretnych aspektów.

Zainteresowane strony zwróciły się o wyjaśnienia dotyczące zakresu stosowania przepisów dotyczących nowo wybudowanych lub zmodernizowanych punktów ładowania. Aspekt ten został uwzględniony i wyjaśniony poprzez użycie terminów „zainstalowane” i „zmodernizowane” wraz z dalszym wyjaśnieniem zawartym w motywie. Inna poruszona kwestia dotyczyła włączenia przepisów technicznych dotyczących prywatnych punktów ładowania. Komisja uznała, że – jak stwierdzono w motywie projektu rozporządzenia delegowanego Komisji – jest wystarczająco jasne, że rozporządzenie (UE) 2023/1804 odnosi się do technicznych specyfikacji interoperacyjności zarówno publicznie dostępnych, jak i prywatnych punktów ładowania i tankowania paliw alternatywnych, i w związku z tym stwierdziła, że nie są konieczne żadne zmiany. Wyrażono wreszcie obawy dotyczące

³ Komisja Europejska, Dyrekcja Generalna ds. Mobilności i Transportu, „Mapping of the discussion concerning standards and protocols for communication exchange in the electromobility ecosystem” [„Przegląd dyskusji dotyczącej norm i protokołów komunikacji w ekosystemie elektromobilności”], Urząd Publikacji Unii Europejskiej, 2022 r., <https://data.europa.eu/doi/10.2832/6763>.

stosowania części normy EN ISO 15118-2 i EN ISO 15118-20. Zainteresowane strony podkreśliły potrzebę jasności co do sposobu wdrożenia tych części normy, w szczególności biorąc pod uwagę obowiązkowe i opcjonalne funkcje, które obejmują, w odniesieniu do różnych przypadków użycia i rodzajów ładowania, a także harmonogram ich stosowania. Aspekt dotyczący wdrożenia tych części normy został doprecyzowany w motywie. W odniesieniu do harmonogramu ich stosowania Komisja uznała jednak, że nie ma potrzeby wprowadzania zmian, ponieważ w projekcie aktu przewidziano już odpowiednie okresy przejściowe. Uwzględnia to w szczególności publikację części normy EN ISO 15118-2, która pochodzi z 2016 r. i jest w pełni uzasadniona przypadkami użycia i badaniami zgodności opublikowanymi w 2019 r., a także części normy EN ISO 15118-20, która została opublikowana w 2022 r. W szczególności w odniesieniu do normy EN ISO 15118-20 należy zauważyć, że Komisja zamierza nadal monitorować, we współpracy z CEN i CENELEC, czy odpowiednie zaległe części tej normy związane z badaniami zgodności zostały ukończone w odpowiednim czasie.

3. ASPEKTY PRAWNE AKTU DELEGOWANEGO

Podstawę niniejszego rozporządzenia delegowanego Komisji stanowi art. 21 ust. 3 lit. a) i b) rozporządzenia (UE) 2023/1804. Przepisy te uprawniają Komisję do przyjmowania aktów delegowanych w celu zmiany załącznika II do rozporządzenia przez wprowadzenie specyfikacji technicznych dla obszarów wymienionych w tym załączniku. Te specyfikacje techniczne umożliwią pełną interoperacyjność techniczną infrastruktury ładowania i tankowania pod względem fizycznych połączeń, komunikacji i dostępu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się oraz poprzez aktualizację odniesień do norm określonych w tym załączniku.

4. ANALIZA KOSZTÓW I KORZYŚCI

Zgodnie z art. 21 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2023/1804, jeżeli akty delegowane, o których mowa w art. 21 ust. 3, mają mieć zastosowanie do istniejącej infrastruktury, muszą opierać się na analizie kosztów i korzyści, którą przedkłada się Parlamentowi Europejskiemu i Radzie wraz z aktami delegowanymi.

Niniejsze rozporządzenie zmienia załącznik II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 przez wprowadzenie nowych specyfikacji technicznych dla niektórych technologii infrastruktury paliw alternatywnych oraz aktualizację odniesień do norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych określonych w tym załączniku.

Niektóre przepisy niniejszego rozporządzenia wprowadzają nowe specyfikacje techniczne mające zastosowanie wyłącznie do infrastruktury ładowania i tankowania, która zostanie zainstalowana lub odnowiona od daty rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia. Dotyczy to następujących przepisów załącznika II:

- pkt 1.7 „Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania elektrycznych pojazdów lekkich podczas postoju”;
- pkt 1.14 „Specyfikacje techniczne dotyczące elektrycznego systemu drogowego (ERS) w zakresie zasilania elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich energią elektryczną z sieci trakcyjnej górnej za pośrednictwem szyn przewodzących”;
- pkt 2.1 „Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między pojazdem elektrycznym a punktem ładowania (komunikacja na linii pojazd–sieć)”;

- pkt 3.5 „Specyfikacje techniczne dotyczące złączy stosowanych w punktach tankowania dystrybuujących gazowy (sprężony) wodór dla pojazdów ciężkich”.

Ponieważ te specyfikacje techniczne nie mają zastosowania do istniejącej infrastruktury, do celów niniejszego rozporządzenia nie ma potrzeby przeprowadzania analizy kosztów i korzyści na podstawie art. 21 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2023/1804.

Niniejsze rozporządzenie zawiera jednak również przepisy aktualizujące odniesienia do obowiązujących norm, o których mowa w specyfikacjach technicznych w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2023/1804, w następstwie prac przeprowadzonych przez organizacje zajmujące się opracowywaniem norm. Istotne jest, aby specyfikacje techniczne zawarte w załączniku II odnosiły się do najnowszej wersji odpowiednich norm. W takich przypadkach niniejsze rozporządzenie może mieć zastosowanie do istniejącej infrastruktury w załączniku II w odniesieniu do:

- pkt 1.1 „Punkty ładowania o normalnej mocy przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich”;
- pkt 1.2 „Punkty ładowania o dużej mocy przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich”;
- pkt 1.3 „Punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów elektrycznych kategorii L”;
- pkt 1.4 „Punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy przeznaczone dla autobusów elektrycznych”;
- pkt 3.1 „Zewnętrzne punkty tankowania wodoru dostarczające wodoru gazowego wykorzystywanego jako paliwo w pojazdach silnikowych”;
- pkt 3.3 „Algorytm tankowania”.

Zmiany w odniesieniach do norm są następujące:

- EN IEC 62196-2:2022 „Wtyczki, gniazda wtyczkowe, złącza pojazdowe i wtyki pojazdowe – Przewodowe ładowanie pojazdów elektrycznych – Część 2: Wymagania dotyczące zgodności wymiarowej wyrobów prądu przemiennego z zestykami tulejkowo-kołkowymi” (wcześniej EN IEC 62196-2:2017);
- EN IEC 62196-3:2022 „Wtyczki, gniazda wtyczkowe, złącza pojazdowe i wtyki pojazdowe – Przewodowe ładowanie pojazdów elektrycznych – Część 3: Wymagania dotyczące zgodności wymiarowej złączy pojazdowych prądu stałego oraz prądu przemiennego i prądu stałego z zestykami tulejkowo-kołkowymi” (wcześniej EN IEC 62196-2:2014);
- IEC 60884-1:2022 „Gniazda wtyczkowe i wtyczki do użytku domowego i podobnego – Część 1: Wymagania ogólne” (wcześniej IEC 60884-1:2002);
- EN 17127:2024 „Zewnętrzne punkty tankowania wodoru dystrybuujące gazowy wodór i stosowane procedury tankowania” (wcześniej EN 17127:2022).

Organizacje zajmujące się opracowywaniem norm zaktualizowały te normy z następujących powodów technicznych:

- EN IEC 62196-2:2022⁴: zmiany techniczne w porównaniu z poprzednią wersją dotyczą zmiany tytułu. Celem było zastąpienie odniesienia do „wymagań dotyczących zamienności”, które nie zostały uwzględnione w normie, „wymaganiami dotyczącymi

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

zgodności”. To nowe wydanie zwiększa również dostosowanie techniczne do norm IEC 62196-1:2022, IEC 62196-3:2022 i IEC 61851-1:2017.

- EN IEC 62196-3:2022⁵: zmiany techniczne w porównaniu z poprzednią wersją dotyczą zmiany tytułu. Celem było zastąpienie odniesienia do „wymagań dotyczących zamienności”, które nie zostały uwzględnione w normie, „wymaganiami dotyczącymi zgodności”. W tym nowym wydaniu przedstawiono również zwiększone wartości znamionowe dla wszystkich konfiguracji oraz odniesienie do nowych badań określonych w normie IEC 62196-1 (klauzule 34, 35, 36 i 37).
- IEC 60884-1:2022⁶: zmiany techniczne w porównaniu z poprzednią wersją dotyczą różnorodnych ulepszeń technicznych i uzupełnień. Można je podsumować niewyczerpująco w następujący sposób: wyjaśnienie definicji, zmiany dotyczące wtyczek i gniazd wtyczkowych obejmujące lampki kontrolne, badanie trwałości oznakowania, wprowadzenie monitoringu termicznego we wtyczce, wymagania dotyczące przesłon w przenośnych gniazdach wtyczkowych, ściany badawcze do weryfikacji wnikania wody i przeredagowanie klauzuli dotyczącej wzrostu temperatury.
- EN 17127:2024⁷: zmiany techniczne w porównaniu z poprzednią wersją dotyczą ulepszenia definicji, rozszerzenia ogólnych wymogów, charakterystyki i właściwości punktów tankowania wodoru w celu zwiększenia natężenia przepływu potrzebnego do tankowania pojazdów ciężkich; oraz aspektów związanych z komunikacją w celu poprawy poziomu bezpieczeństwa.

Ponieważ przepisy te aktualizują specyfikacje techniczne mające zastosowanie do istniejącej infrastruktury, wymagają one analizy kosztów i korzyści na podstawie art. 21 ust. 4 rozporządzenia (UE) 2023/1804. Jeśli chodzi o koszty, należy wyróżnić dwie kategorie kosztów: (i) koszty wynikające z ewentualnej potrzeby modernizacji istniejących punktów ładowania i tankowania paliw w celu zapewnienia zgodności z nowymi specyfikacjami technicznymi; oraz (ii) koszty wynikające z samego uzyskania dostępu do dokumentów technicznych norm.

W odniesieniu do pierwszej kategorii CEN i CENELEC poinformowały Komisję pismem z dnia 17 lipca 2024 r., że aktualizacja odpowiednich norm objętych niniejszym rozporządzeniem nie powoduje żadnych istotnych zmian, które wiązałyby się z rzeczywistymi kosztami modernizacji. Aktualizacje norm oznaczają zmiany kosztów przyrostowych, które wchodzi w zakres regularnej eksploatacji i utrzymania takiej infrastruktury. W konkretnym przypadku pkt 1.1 „Punkty ładowania o normalnej mocy przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich”, pkt 1.2 „Punkty ładowania o dużej mocy przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich”, pkt 1.3 „Punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów elektrycznych kategorii L” i pkt 1.4 „Punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy przeznaczone dla autobusów elektrycznych” aktualizacje norm mogą potencjalnie wiązać się z zastąpieniem obecnego działającego sprzętu, co może prowadzić do znacznych kosztów modernizacji. W związku z tym zaktualizowana wersja tych norm powinna mieć zastosowanie wyłącznie do nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych punktów

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

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

⁷

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

ładowania, natomiast istniejące punkty ładowania powinny nadal spełniać obecne normy do czasu ich modernizacji, co zapewni płynne przejście.

Jeżeli chodzi o drugą kategorię, repozytoria internetowe organizacji zajmujących się opracowywaniem norm wskazują jednorazowy koszt w wysokości około 250 EUR i 500 EUR za każdą normę^{4,5,6,7}, który ma zostać uiszczony jednorazowo przez każdego operatora infrastruktury ładowania i tankowania. Mogłoby to skutkować łącznym jednorazowym kosztem w wysokości około 1 000–2 000 EUR dla każdego operatora punktu ładowania i operatora punktu tankowania paliw w celu uzyskania dostępu do zaktualizowanych norm zawartych w niniejszym rozporządzeniu. Koszty te wchodziłyby w zakres regularnych kosztów operacyjnych ponoszonych przez operatorów punktów ładowania i punktów tankowania paliw w związku z utrzymaniem i eksploatacją ich infrastruktury oraz świadczeniem usług. Koszty związane z dostępem do norm są niezależne od liczby punktów lub stacji, którymi operator zarządza i które obsługuje. Ogólnie rzecz biorąc, koszt ten można uznać za nieznaczny w przypadku każdego operatora punktu ładowania i punktu tankowania paliw działającego na rynku paliw alternatywnych. Ponadto ważne jest, aby w tym kontekście uwzględnić częstotliwość aktualizacji norm. Typowy cykl przeglądu większości norm międzynarodowych wynosi około 5 lat, co oznacza, że zgodnie z oczekiwaniami zaktualizowane normy pozostaną niezmienną w tym okresie, nie generując dalszych kosztów dostępu do dokumentów technicznych dotyczących norm.

W analizie przeprowadzonej przez Komisję nie wykazano żadnych innych kosztów związanych z aktualizacją tych norm.

Jeżeli chodzi o korzyści dla operatorów punktów ładowania i tankowania paliw, aktualizacja odniesień do norm zapewnia dalsze funkcjonowanie punktów ładowania i tankowania paliw w UE zgodnie z najnowszymi osiągnięciami technicznymi w sposób interoperacyjny, bezpieczny i chroniony. Dokładniej rzecz ujmując, aktualizacja norm niniejszym rozporządzeniem zapewnia lepsze odniesienie do treści norm, ulepszone konfiguracje techniczne i wyjaśnienie definicji lub rozszerzenie wymogów i charakterystyk niezbędnych do dostarczania paliwa i do komunikacji. Aktualizacje te zapewniają sprawne współdziałanie różnych technologii i systemów infrastruktury paliw alternatywnych, w wyniku czego infrastruktura stanie się bardziej niezawodna i wydajna. Ponadto aktualizacja odniesień do norm skutkuje ciągłymi oszczędnościami kosztów dla producentów i operatorów takiej infrastruktury ładowania i tankowania, ponieważ aktualizacja specyfikacji technicznych będzie skoordynowana. Gwarantuje to pewność inwestycji.

Gdyby wspólne specyfikacje techniczne wymagane na podstawie rozporządzenia (UE) 2023/1804 zawierały odniesienia do nieaktualnych norm, a tym samym odbiegały od najnowszych wersji norm przedstawionych przez organizacje zajmujące się opracowywaniem norm, utrzymanie opisanych powyżej korzyści byłoby zagrożone. Odniesienie do przestarzałych norm mogłoby w szczególności spowodować, że istotne komponenty techniczne infrastruktury paliw alternatywnych opierałyby się na przestarzałych systemach, które są niekompatybilne z najnowszymi technologiami i pojazdami obecnymi na rynku. Mogłoby to prowadzić do awarii technicznych i awarii urządzeń spowodowanych problemami związanymi ze sprzętem lub oprogramowaniem, negatywnie wpływając na doświadczenia użytkowników. Ostatecznie spowodowałoby to niepewność co do funkcjonalności infrastruktury i doprowadziłoby do sytuacji, w której ogólna utrata korzyści wynikających z dalszego płynnego wdrażania interoperacyjnej infrastruktury ładowania i tankowania znacznie przewyższałaby niewielki koszt aktualizacji norm.

Podsumowując, można zatem stwierdzić, że korzyści wynikające ze zmian wprowadzonych niniejszym rozporządzeniem przewyższają ich koszty.

5. MONITOROWANIE RYNKU I WDRAŻANIE

Aby zapewnić poprawność techniczną i interoperacyjność wdrożenia rynkowego w całej Unii, Komisja może zmienić załącznik II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 nowym rozporządzeniem delegowanym Komisji w celu wprowadzenia dalszych specyfikacji technicznych lub aktualizacji odniesień do norm określonych w tym załączniku. Oczekuje się, że CEN i CENELEC poinformują Komisję o zakończeniu pozostałych prac normalizacyjnych w ramach zlecenia normalizacji M/581.

W tym czasie Komisja zamierza nadal monitorować, we współpracy z CEN i CENELEC, czy odpowiednie pozostałe części norm dotyczące niektórych obszarów, o których mowa w niniejszym rozporządzeniu delegowanym Komisji, zostały ukończone we właściwym czasie. Dotyczy to pkt 2.1 załącznika II odnoszącego się do specyfikacji technicznych dotyczących komunikacji między pojazdem elektrycznym a punktem ładowania (komunikacja na linii pojazd-sieć). Potrzebne są dodatkowe części norm dotyczące badań zgodności mających zastosowanie do normy EN ISO 15118-20:2022 i po zakończeniu tych prac normalizacyjnych należy je wprowadzić do załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804. W przypadku opóźnienia prac technicznych nad tymi częściami norm, z uwzględnieniem również odpowiednich specyfikacji cyberbezpieczeństwa, Komisja może ocenić, czy potrzebny byłby nowy termin obowiązkowego wdrożenia normy EN ISO 15118-20:2022, oraz może odpowiednio zmienić pkt 2.1.2 i 2.1.3 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804.

Ostatecznie, po osiągnięciu pełnego przejścia rynku na normę EN ISO 15118-20:2022, rozumianego jako wyposażenie wszystkich pojazdów elektrycznych i punktów ładowania zgodnie z normą EN ISO 15118-20:2022 z uwzględnieniem przepisów technicznych dotyczących infrastruktury ładowania określonych w niniejszym rozporządzeniu delegowanym Komisji, Komisja może ocenić, czy obowiązkowe wdrożenie części normy EN ISO 15118-2:2016 jest nadal konieczne, i może odpowiednio zmienić pkt 2.1 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804.

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) .../...

z dnia 2.4.2025 r.

zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 w odniesieniu do norm dotyczących ładowania bezprzewodowego, elektrycznego systemu drogowego, komunikacji na linii pojazd-sieć oraz dostarczania wodoru dla pojazdów transportu drogowego

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE¹, w szczególności jego art. 21 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja może zmienić załącznik II dotyczący specyfikacji technicznych do rozporządzenia (UE) 2023/1804 w celu wprowadzenia nowych specyfikacji technicznych lub aktualizacji odniesień do norm określonych w tym załączniku, aby umożliwić pełną interoperacyjność techniczną infrastruktury ładowania i tankowania pod względem fizycznych połączeń, komunikacji i dostępu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- (2) Zgodnie z art. 21 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2023/1804 Komisja może zwrócić się do europejskich organizacji normalizacyjnych z wnioskiem o przygotowanie normy europejskiej określającej specyfikacje techniczne dla obszarów wymienionych w załączniku II do tego rozporządzenia, dla których Komisja nie przyjęła wspólnych specyfikacji technicznych.
- (3) W 2022 r. zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012² Komisja zwróciła się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego (CEN) i Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego Elektrotechniki (CENELEC) o opracowanie i przyjęcie stosownych norm europejskich w odniesieniu do komunikacji, dostarczania energii elektrycznej i wodoru na potrzeby transportu drogowego i morskiego oraz żeglugi śródlądowej (M-581)³.
- (4) Pismem z dnia 17 lipca 2024 r. CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że sfinalizowano kilka wymaganych prac normalizacyjnych. CEN i CENELEC zaleciły Komisji włączenie tych norm do odpowiednich unijnych ram prawnych. Specyfikacje

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

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 z dnia 25 października 2012 r. w sprawie normalizacji europejskiej, zmieniające dyrektywy Rady 89/686/EWG i 93/15/EWG oraz dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 94/9/WE, 94/25/WE, 95/16/WE, 97/23/WE, 98/34/WE, 2004/22/WE, 2007/23/WE, 2009/23/WE i 2009/105/WE oraz uchylające decyzję Rady 87/95/EWG i decyzję Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1673/2006/WE (Dz.U. L 316 z 14.11.2012, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj>).

³ Decyzja wykonawcza Komisji C(2022)1710 w sprawie zlecenia normalizacji dla europejskich organizacji normalizacyjnych w odniesieniu do komunikacji, dostarczania energii elektrycznej i wodoru dla transportu drogowego i morskiego oraz żeglugi śródlądowej na potrzeby dyrektywy 2014/94/UE oraz jej planowanego przeglądu w ramach pakietu „Gotowi na 55” (M-581).

techniczne, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 powinny odzwierciedlić te zalecenia.

- (5) Aby umożliwić sprawne korzystanie z pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi w całej Unii, przepisy techniczne dotyczące interoperacyjności powinny ściśle odnosić się do zdolności zarówno ogólnodostępnych, jak i prywatnych punktów ładowania i tankowania paliw alternatywnych do dostarczania energii, która jest kompatybilna ze wszystkimi odpowiednimi technologiami pojazdów.
- (6) Specyfikacje techniczne dotyczące punktów ładowania o normalnej mocy na prąd stały przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych są obecnie zawarte w pkt 1.2 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804, który odnosi się do specyfikacji technicznych dotyczących punktów ładowania o dużej mocy, podczas gdy należy je uwzględnić w pkt 1.1 załącznika II. Należy również zmienić tytuły pkt 1.1 i 1.2 w celu wyjaśnienia, że mają one zastosowanie wyłącznie do elektrycznych pojazdów lekkich.
- (7) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że normy dotyczące punktów ładowania o normalnej i o dużej mocy przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych zawarte w pkt 1.1 i 1.2 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 należy zaktualizować ze względu na zmianę tytułu. Celem jest zastąpienie odniesienia do „wymagań dotyczących zamienności”, które nie zostały uwzględnione w normie, „wymaganiami dotyczącymi zgodności”. Nowe wersje odpowiednich części normy, które powinny mieć zastosowanie przynajmniej do nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych punktów ładowania, to EN IEC 62196-2:2022 i EN IEC 62196-3:2022. Aby uniknąć potencjalnej wymiany obecnie działającego sprzętu, istniejące punkty ładowania o normalnej i o dużej mocy powinny być nadal zgodne z odpowiednimi częściami normy EN IEC 62196-2:2017 i EN IEC 62196-3:2014 do czasu ich modernizacji.
- (8) W części normy EN IEC 61851-1:2019 opisano cztery możliwe tryby ładowania (tryb 1, 2, 3 i 4). Te tryby ładowania zapewniają istotne właściwości operacyjne, funkcje i warunki techniczne związane z punktem ładowania, takie jak aspekty bezpieczeństwa elektrycznego i charakterystyki eksploatacyjne, które pojazdy elektryczne muszą spełniać, aby można było je ładować w sposób bezpieczny i skuteczny. Aby ułatwić interpretację przepisów na rynku, do rozporządzenia należy włączyć, wraz z odpowiednimi normami, poszczególne tryby ładowania związane z normami dotyczącymi punktów ładowania określonymi w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2023/1804.
- (9) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że do celów interoperacyjności należy zezwolić, aby prywatne punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny i przeznaczone dla pojazdów elektrycznych były również wyposażone w gniazda wtyczkowe do ładowania w trybie 2 zgodne z częścią normy IEC 60884-1:2022. Część 1 tej normy powinna mieć zastosowanie do wtyczek oraz stałych lub przenośnych gniazd wtyczkowych wyłącznie do ładowania prądem przemiennym, przeznaczonych do użytku domowego i podobnych celów, zarówno w pomieszczeniach, jak i na zewnątrz, w przypadku gdy tryb 2 obejmuje urządzenie sterujące i zabezpieczające zintegrowane z kablem do ładowania (IC-CPD) zapewniające ochronę, kontrolę i bezpieczne ustawienie zasilania.
- (10) Definicja „punktu ładowania” w art. 2 pkt 48 rozporządzenia (UE) 2023/1804 obejmuje urządzenia o mocy wyjściowej mniejszej lub równej 3,7 kW, których głównym celem jest ładowanie pojazdów elektrycznych w trybie 2. Urządzenia te należy zatem również włączyć do pkt 1.1 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804. Do celów interoperacyjności prywatne punkty ładowania o normalnej

mocy na prąd przemienny, których głównym celem jest ładowanie pojazdów elektrycznych, powinny być wyposażone co najmniej w gniazda wtyczkowe lub złącza pojazdowe typu 2 do ładowania w trybie 3 zgodnie z opisem w normie EN IEC 62196-2:2022. Alternatywnie, jeżeli ich moc wyjściowa jest mniejsza lub równa 3,7 kW, a ich głównym celem jest ładowanie pojazdów elektrycznych wyłącznie w trybie 2, powinny one być wyposażone co najmniej w gniazda wtyczkowe do ładowania w trybie 2 zgodne z normą IEC 60884-1:2022.

- (11) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że należy zaktualizować normy dotyczące punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych kategorii L zawarte w pkt 1.3 lit. a) i b) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804. W przypadku normy określonej w pkt 1.3 lit. a) aktualizacja jest konieczna ze względu na zmianę tytułu w celu zastąpienia odniesienia do „wymagań dotyczących zamienności”. W przypadku normy określonej w pkt 1.3 lit. b) aktualizacja jest konieczna w celu uwzględnienia kilku ulepszeń technicznych, w tym wyjaśnienia definicji, których nie uwzględniono w normie w ramach „wymagań dotyczących zgodności”. Nowe wersje odpowiednich części norm to EN IEC 62196-2:2022 i IEC 60884-1:2022. Należy również zmienić tytuł pkt 1.3 w celu wyjaśnienia, że w kontekście rozporządzenia (UE) 2023/1804 ma on zastosowanie wyłącznie do pojazdów elektrycznych kategorii L. Ponieważ niniejsze rozporządzenie zmienia tytuły pkt 1.1 i 1.2 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804, odpowiednie części normy dotyczące punktów ładowania o normalnej mocy i o dużej mocy na prąd przemienny i stały, które mają zastosowanie do pojazdów elektrycznych kategorii L, powinny być również wymienione w pkt 1.3 tego załącznika, gdyż mają nadal zastosowanie do tych pojazdów. Aby uniknąć ewentualnej wymiany obecnie funkcjonującego sprzętu, przy przechodzeniu tych części normy na nowe wersje EN IEC 62196-2:2022 i EN IEC 62196-3:2022 w odniesieniu do nowo zainstalowanych i poddanych modernizacji punktów ładowania zgodnie z pkt 1.3.2 i 1.3.3 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 należy stosować takie samo podejście jak w przypadku punktów ładowania w pkt 1.1 i 1.2 tego załącznika. Zmiany w tytułach i zakresie pkt 1.1, 1.2 i 1.3 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 są niezbędne do zapewnienia jaśniejszej prezentacji norm mających zastosowanie dla każdej kategorii pojazdów.
- (12) Ładowanie pojazdów elektrycznych w trybie 2 powinno być możliwe w każdym państwie członkowskim przy użyciu standardowego gniazda wtyczkowego. W związku z tym zgodność punktów ładowania z gniazdami wtyczkowymi określonymi w części normy IEC 60884-1:2022, zgodnie z wymogami pkt 1.1 i 1.3 lit. b) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804, powinna być zapewniona, jeżeli gniazda wtyczkowe punktów ładowania są zgodne z krajowym systemem państwa członkowskiego na podstawie części normy IEC 60884-1:2022, w którym zainstalowano punkt ładowania. Produkty, w tym gniazda wtyczkowe do ładowania elektrycznego, mają być zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/988 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów⁴.
- (13) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że normy dotyczące punktów ładowania o normalnej i o dużej mocy przeznaczonych dla autobusów elektrycznych zawarte

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/988 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1828 oraz uchylające dyrektywę 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywę Rady 87/357/EWG (Dz.U. L 135 z 23.5.2023, s. 1; ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj>).

w pkt 1.4 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 należy zaktualizować ze względu na zmianę tytułu. Celem jest zastąpienie odniesienia do „wymagań dotyczących zamienności”, które nie zostały uwzględnione w normie, „wymaganiami dotyczącymi zgodności”. Nowe wersje odpowiednich części norm, które powinny mieć zastosowanie przynajmniej do nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych punktów ładowania, to EN IEC 62196-2:2022 i EN IEC 62196-3:2022. Aby uniknąć potencjalnej wymiany obecnie działającego sprzętu, istniejące punkty ładowania o normalnej i o dużej mocy powinny być nadal zgodne z odpowiednimi częściami normy EN IEC 62196-2:2017 i EN IEC 62196-3:2014 do czasu ich modernizacji.

- (14) Biorąc pod uwagę już trwający rozwój infrastruktury ładowania przeznaczonej dla elektrycznych pojazdów ciężkich, konieczne jest określenie odpowiednich wspólnych specyfikacji technicznych w celu zapewnienia interoperacyjności takiej infrastruktury. Do czasu przyjęcia odpowiednich ostatecznych norm zawierających specyfikacje techniczne megawatowego systemu ładowania (MCS) konieczne jest zapewnienie interoperacyjności infrastruktury ładowania zdolnej do dostarczania energii elektrycznej zarówno do elektrycznych pojazdów lekkich, jak i ciężkich. W tym celu zgodnie z pkt 1.6 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 punkty ładowania prądem stałym o dużej mocy dla elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich należy wyposażać w złącza pojazdowe uniwersalnego systemu ładowania „Combo 2” do ładowania w trybie 4, jak opisano w części normy EN IEC 62196-3:2022. Norma ta nie powinna jednak mieć zastosowania do infrastruktury ładowania przeznaczonej wyłącznie dla pojazdów ciężkich i wyposażonej wyłącznie w MCS, ponieważ odpowiednie specyfikacje techniczne zostaną wprowadzone do rozporządzenia (UE) 2023/1804 po zakończeniu prac normalizacyjnych dotyczących MCS.
- (15) CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normach zalecanych do zastosowania w odniesieniu do punktów ładowania na potrzeby indukcyjnego bezprzewodowego ładowania elektrycznych pojazdów lekkich podczas postoju. Zgodnie z pkt 1.7 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 do tych punktów ładowania powinny mieć zastosowanie części norm EN IEC 61980-1:2021, IEN IEC 61980-2:2023 i EN IEC 61980-3:2022.
- (16) Aby potwierdzić, że wdrożenie rynkowe części 1, 2 i 3 normy EN IEC 61980 zapewnia bezpieczeństwo, ochronę i interoperacyjność, Wspólne Centrum Badawcze Komisji zbadało prototypy systemu bezprzewodowego przesyłu energii elektrycznej (WPT) opracowane na potrzeby indukcyjnego bezprzewodowego ładowania elektrycznych pojazdów lekkich podczas postoju zgodnie z metodami określonymi w tych częściach normy. Wyniki badań potwierdzają, że prototypy systemu WPT spełniają limity określone w częściach 1, 2 i 3 normy EN IEC 61980 oraz że w związku z tym należy wprowadzić tę normę do rozporządzenia (UE) 2023/1804.
- (17) CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normach zalecanych do zastosowania do infrastruktury ładowania na potrzeby zasilania elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich energią elektryczną z sieci trakcyjnej górnej za pośrednictwem szyn przewodzących. Do takiej infrastruktury ładowania powinna mieć zastosowanie specyfikacja techniczna CLC/TS 50717:2022.
- (18) CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normach zalecanych do zastosowania do ogólnodostępnych punktów ładowania na potrzeby interfejsu komunikacyjnego pojazd-sieć dla pojazdów drogowych, które to normy należy określić w pkt 2.1 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804. Części norm EN ISO 15118-1:2019, EN ISO 15118-2:2016, EN ISO 15118-3:2016, EN ISO 15118-4:2019 i EN ISO

15118-5:2019 powinny mieć co najmniej zastosowanie do tych nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych punktów ładowania. CEN i CENELEC zaleciły ponadto, aby ogólnodostępne punkty ładowania na potrzeby interfejsu komunikacyjnego pojazd-sieć dla pojazdów drogowych zainstalowane lub zmodernizowane od dnia 1 stycznia 2027 r. były także zgodne co najmniej z częścią normy EN ISO 15118-20:2022. Ponadto prywatne punkty ładowania na potrzeby interfejsu komunikacyjnego pojazd-sieć dla pojazdów drogowych zainstalowane lub zmodernizowane od dnia 1 stycznia 2027 r. powinny być zgodne co najmniej z częścią normy EN IEC 61851-1:2019 w odniesieniu do ładowania w trybie 2 oraz z częścią normy EN ISO 15118-20:2022 w odniesieniu do ładowania w trybie 3 lub 4. Należy przewidzieć racjonalny okres przejściowy dla punktów ładowania, które muszą być zgodne z nowszą i bardziej złożoną częścią normy EN ISO 15118-20:2022. W związku z tym ta część normy powinna mieć zastosowanie do tych punktów ładowania od dnia 1 stycznia 2027 r.

- (19) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że obecne na rynku pojazdy elektryczne są wyposażone wyłącznie w część normy EN ISO 15118-2:2016. Potwierdzili to eksperci z Forum Zrównoważonego Transportu. W części normy EN ISO 15118-2:2016 brakuje szeregu istotnych funkcji i możliwości technicznych, takich jak zaawansowane inteligentne ładowanie, ładowanie dwukierunkowe lub obsługa wielu umów na potrzeby funkcji „podłącz i ładuj”. Cechy te są objęte częścią normy EN ISO 15118-20:2022. Z tego powodu, aby zapewnić użytkownikom końcowym posiadającym pojazdy elektryczne zgodne obecnie z normą EN ISO 15118-2:2016 możliwość korzystania z punktów ładowania w okresie eksploatacji ich pojazdów, punkty ładowania w Unii powinny być również zobowiązane do przestrzegania normy EN ISO 15118-2:2016. Do celów interoperacyjności należy zatem zapewnić współistnienie obu części norm EN ISO 15118-2:2016 i EN ISO 15118-20:2022 w ogólnodostępnej infrastrukturze ładowania zgodnie z pkt 2.1.1 i 2.1.2 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 do czasu pełnego przejścia rynku na część normy EN ISO 15118-20:2022.
- (20) Producentów oryginalnego sprzętu informuje się za pomocą niniejszego rozporządzenia o odpowiednich normach mających zastosowanie do ogólnodostępnych i prywatnych punktów ładowania. Aby zapewnić szybkie przejście, powinni oni uwzględnić takie normy przy wprowadzaniu na rynek nowych pojazdów elektrycznych oraz, jeżeli jest to technicznie możliwe, aktualizować istniejące pojazdy elektryczne znajdujące się obecnie na rynku, aby przejść z normy EN ISO 15118-2:2016 do normy EN ISO 15118-20:2022. Podobnie, o ile jest to technicznie możliwe, operatorzy punktów ładowania powinni aktualizować istniejące punkty ładowania na rynku, tak aby były zgodne z normą EN ISO 15118-20:2022 oprócz normy EN ISO 15118-2:2016 i innych potencjalnych istniejących rozwiązań w zakresie komunikacji niskiego poziomu, takich jak modulacja szerokości impulsu (PWM), jak opisano w normie EN IEC 61851-1:2019.
- (21) Aby uniknąć osieroconych inwestycji w publiczną i prywatną infrastrukturę ładowania, istniejące ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone do ładowania w trybie 3 i 4 wykorzystujące komunikację niskiego poziomu, taką jak PWM, które są już zdolne do komunikacji z pojazdami elektrycznymi na rynku zgodnymi z normą EN ISO 15118-2:2016, powinny być zwolnione z obowiązku wdrożenia części 1–5 normy EN ISO 15118 lub kolejnych rozszerzonych wersji, takich jak EN ISO 15118-20:2022. Modernizacja istniejących ogólnodostępnych punktów ładowania wykorzystujących komunikację niskiego poziomu do komunikacji wysokiego poziomu, jak opisano w normach EN ISO 15118-2 i EN ISO 15118-20, może

wymagać znacznych zmian w oprogramowaniu i sprzęcie, co może sprawić, że konieczna będzie pełna wymiana tej działającej infrastruktury. Z tego powodu części 1–5 normy EN ISO 15118 powinny mieć zastosowanie wyłącznie do nowo zbudowanych lub zainstalowanych ogólnodostępnych punktów ładowania. Najnowsza część normy EN ISO 15118-20:2022 nie powinna mieć zastosowania do takich nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych punktów ładowania do dnia 1 stycznia 2027 r., aby zapewnić racjonalny okres przejściowy dla tych punktów ładowania.

- (22) Ponadto w przypadku istniejących prywatnych punktów ładowania przeznaczonych do ładowania w trybie 2 z wykorzystaniem rozwiązań w zakresie komunikacji niskiego poziomu, takich jak PWM, które są już w stanie zapewnić podstawowe funkcje ładowania za pomocą zwykłych gniazd domowych i komunikować się z pojazdami elektrycznymi na rynku wyposażonymi w normę EN ISO 15118-2:2016, również powinny być zwolnione z obowiązku wdrożenia części 1–5 normy EN ISO 15118 lub kolejnych rozszerzonych wersji, takich jak ISO 15118-20:2022. Wynika to z faktu, że obecnie te normy nie stwarzałyby żadnej dodatkowej wartości dla użytkownika końcowego. Z tego powodu norma EN IEC 61851-1:2019 zawarta w pkt 2.1.3 lit. a) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 powinna mieć zastosowanie do nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych prywatnych punktów ładowania przeznaczonych do ładowania w trybie 2 od dnia 1 stycznia 2027 r. Ponadto w odniesieniu do prywatnych punktów ładowania przeznaczonych do ładowania w trybie 3 i 4, w których zaawansowane funkcje ładowania, takie jak ładowanie inteligentne i dwukierunkowe, są możliwe wyłącznie w przypadku komunikacji wysokiego poziomu, część normy EN ISO 15118-20:2022 zawarta w pkt 2.1.3 lit. b) tego załącznika nie powinna mieć zastosowania do takich nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych punktów ładowania do dnia 1 stycznia 2027 r., aby zapewnić racjonalny okres przejściowy dla tych punktów ładowania.
- (23) Operatorzy i producenci zarówno ogólnodostępnych, jak i prywatnych punktów ładowania przeznaczonych specjalnie do ładowania pojazdów elektrycznych w trybie 3 i 4 powinni przygotować i dostosować swój sprzęt i oprogramowanie w celu odpowiedniego spełniania od dnia 1 stycznia 2027 r. części normy EN ISO 15118-20:2022 we wszystkich nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych punktach ładowania. Należy w pełni wdrożyć części normy EN ISO 15118-2 i EN ISO 15118-20, natomiast ich stosowanie powinno uwzględniać obowiązkowe i opcjonalne funkcje już określone w tych częściach normy, stosownie do różnych przypadków użycia i trybów ładowania. Podejście to zapewnia bezpieczne i interoperacyjne wdrożenie części normy, a jednocześnie odpowiednio uwzględnia różne scenariusze operacyjne.
- (24) „Podłącz i ładuj” to rozwiązanie technologiczne możliwe na podstawie części norm EN ISO 15118-2:2016 i EN ISO 15118-20:2022. Obejmuje ono automatyczne uwierzytelnianie i autoryzację między pojazdem elektrycznym a stacją ładowania. Umożliwia to przeprowadzenie sesji ładowania na podstawie płatności umownych między użytkownikiem końcowym a dostawcą usług w zakresie mobilności, w tym informacji o rozliczeniach. Aby przeprowadzić sesję ładowania, kierowcy pojazdów elektrycznych muszą jedynie podłączyć złącze punktu ładowania do pojazdu elektrycznego, po czym proces rozpocznie się automatycznie. Ogólnounijne wdrożenie usługi „podłącz i ładuj” oraz możliwość uzyskania do niej dostępu w interoperacyjny sposób w całej Unii przez użytkowników końcowych powinny zapewnić dodatkowe szanse uproszczenia procesu ładowania pojazdów elektrycznych i poprawy ogólnego doświadczenia użytkowników.

- (25) Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania mogą dobrowolnie zdecydować, czy oferują usługi „podłącz i ładuj” lub inne odpowiednie usługi, np. ładowanie inteligentne i dwukierunkowe, zgodnie z poziomem opcjonalności określonym w częściach norm EN ISO 15118-2:2016 i EN ISO 15118-20:2022. Usługę „podłącz i ładuj” należy wdrażać w całej Unii w sposób interoperacyjny, aby ładowanie było proste i bezproblemowe dla użytkowników. Do celów interoperacyjności i bezpieczeństwa w całej Unii wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania na prąd przemienny i stały przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich, zainstalowane lub zmodernizowane od dnia 1 stycznia 2027 r., które oferują usługi automatycznego uwierzytelniania i autoryzacji, takie jak „podłącz i ładuj”, powinny być zgodne z normami EN ISO 15118-2:2016 i EN ISO 15118-20:2022. Istniejące ogólnodostępne punkty ładowania świadczące usługi automatycznego uwierzytelniania i autoryzacji z zastosowaniem innego rozwiązania niż „podłącz i ładuj” na podstawie norm EN ISO 15118-2:2016 i EN ISO 15118-20:2022 powinny mieć możliwość dalszego działania w tym zakresie do czasu pełnego przejścia rynku na te normy. Rozporządzenie (UE) 2023/1804 powinno zapewnić takie interoperacyjne i bezpieczne wdrożenie systemu „podłącz i ładuj”.
- (26) Termin „zainstalowany” należy rozumieć jako początkowe umieszczenie wszystkich odpowiednich urządzeń punktu ładowania, w tym sprzętu, oprogramowania i powiązanej infrastruktury elektrycznej, np. połączeń zasilania energią elektryczną, transformatorów i innych systemów elektrycznych, aby umożliwić ładowanie pojazdów elektrycznych. Różni się to od punktu ładowania, który jest wdrażany, co wymagałoby również, aby był on w pełni operacyjny i dostępny dla użytkowników końcowych. Termin „zmodernizowany” należy rozumieć jako znaczną lub całkowitą wymianę istotnych urządzeń punktu ładowania. Regularne aktualizacje konserwacyjne, w tym wymiana konkretnych komponentów, np. kabli do ładowania, nie powinny być uznawane za remonty. CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że należy zaktualizować normę dotyczącą punktów tankowania wodoru gazowego wykorzystywanego jako paliwo w pojazdach silnikowych oraz powiązanego algorytmu tankowania zawartą w pkt 3.1 i 3.3 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 ze względu na nową wersję normy. Do tych punktów tankowania paliwa i powiązanych algorytmów tankowania powinna mieć zastosowanie norma EN 17127:2024. CEN i CENELEC poinformowały również Komisję o normie, którą zaleca się stosować w odniesieniu do złączy w punktach tankowania dystrybuujących gazowy (sprężony) wodór dla pojazdów ciężkich. Zgodnie z pkt 3.5 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 do tych punktów tankowania paliwa powinna mieć zastosowanie norma EN 17127:2024.
- (27) Należy również zmienić tytuł pkt 3.1 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804, aby uniknąć niepewności rynkowej i wyjaśnić, że ma on zastosowanie do punktów tankowania dystrybuujących gazowy (sprężony) wodór wyłącznie dla pojazdów lekkich. Ta zmiana tytułu zapewni lepsze zróżnicowanie szczegółowych specyfikacji technicznych dotyczących punktów tankowania dystrybuujących gazowy (sprężony) wodór dla pojazdów lekkich w pkt 3.1 załącznika II i pozwoli uniknąć ich nakładania się ze specyfikacjami technicznymi dla pojazdów ciężkich określonymi w pkt 3.5 tego załącznika, z jednoczesnym zachowaniem tego samego zakresu.
- (28) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2555⁵ określono wymogi dotyczące krajowych zdolności w dziedzinie cyberbezpieczeństwa, zobowiązano

⁵ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2555 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii, zmieniająca

państwa członkowskie do przyjęcia krajowych strategii cyberbezpieczeństwa oraz wprowadzono przepisy i obowiązki w zakresie zarządzania ryzykiem w cyberprzestrzeni i w zakresie wymiany informacji. Ponieważ dyrektywa (UE) 2022/2555 obejmuje operatorów punktów ładowania jako część sektora o wysoce krytycznym znaczeniu, stosowanie tej dyrektywy i wymogów określonych w rozporządzeniu (UE) 2023/1804 powinno mieć charakter uzupełniający.

- (29) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2023/1804.
- (30) W art. 21 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2023/1804 określono wymóg, aby zmiany załącznika II do tego rozporządzenia przyjęte w drodze aktów delegowanych przewidywały racjonalne okresy przejściowe, zanim zawarte w nich przepisy staną się wiążące. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy przewidzieć ogólną odroczoną datę rozpoczęcia stosowania,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 wprowadza się zmiany określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia [Urząd Publikacji: proszę wstawić datę przypadającą sześć miesięcy po dniu wejścia w życie niniejszego rozporządzenia] r.

Niniejsze rozporządzenie wiąże w całości i jest bezpośrednio stosowane we wszystkich państwach członkowskich.

Sporządzono w Brukseli dnia 2.4.2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

rozporządzenie (UE) nr 910/2014 i dyrektywę (UE) 2018/1972 oraz uchylającą dyrektywę (UE) 2016/1148 (dyrektywa NIS 2) (Dz.U. L 333 z 27.12.2022, s. 80, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj>).