2025/656

18.6.2025 г.

ДЕЛЕГИРАН РЕГЛАМЕНТ (ЕС) 2025/656 НА КОМИСИЯТА

от 2 април 2025 година

за изменение на Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета по отношение на стандартите за безконтактно зареждане, електрическата пътна система, комуникацията „превозно средство към мрежа“ и снабдяването на пътни превозни средства с водород

ЕВРОПЕЙСКАТА КОМИСИЯ,

като взе предвид Договора за функционирането на Европейския съюз,

като взе предвид Регламент (ЕС) 2023/1804 на Европейския парламент и на Съвета от 13 септември 2023 г. за разгръщането на инфраструктура за алтернативни горива и за отмяна на Директива 2014/94/ЕС ([1]), и по-специално член 21, параграф 3 от него,

като има предвид, че:

(1) Комисията може да измени приложение II относно техническите спецификации към Регламент (ЕС) 2023/1804, за да въведе нови технически спецификации или да актуализира препратките към стандартите, посочени във въпросното приложение, за да се осигури пълна техническа оперативна съвместимост на инфраструктурата за зареждане с електроенергия и презареждане с гориво по отношение на физическите връзки, обмена на съобщения и достъпа на лица с намалена подвижност.

(2) Съгласно член 21, параграф 2 от Регламент (ЕС) 2023/1804 Комисията може да поиска от европейските организации за стандартизация (ЕОС) да изготвят европейски стандарти, определящи техническите спецификации за областите, посочени в приложение II към посочения регламент, за които Комисията не е приела общи технически спецификации.

(3) През 2022, в съответствие с член 10, параграф 1 от Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета ([2]) Комисията поиска от Европейския комитет за стандартизация (CEN) и Европейския комитет за стандартизация в електротехниката (CENELEC) да разработят и приемат подходящи европейски стандарти относно обмена на съобщения, електрозахранването и снабдяването с водород за автомобилния и морския транспорт и корабоплаването по вътрешните водни пътища (M-581) ([3]).

(4) С писмо от 17 юли 2024 г. CEN и CENELEC уведомиха Комисията, че са завършени няколко поискани дейности по стандартизация. CEN и CENELEC препоръчаха на Комисията да включи тези стандарти в съответната правна уредба на Съюза. Техническите спецификации, посочени в приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804, следва да отразят тези препоръки.

(5) За да се позволи безпроблемното използване на превозни средства с алтернативни горива в целия Съюз, техническите разпоредби за „оперативна съвместимост“ следва да се отнасят стриктно до способността на публично достъпните и частните зарядни точки и точки за презареждане с алтернативни горива да подават енергия, която е съвместима с всички съответни технологии на превозните средства.

(6) Техническите спецификации за зарядни точки с нормална мощност за постоянен ток (□) за електрически превозни средства понастоящем са включени в точка 1.2 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804, която се отнася до техническите спецификации за зарядни точки с голяма мощност, като те следва да бъдат включени в точка 1.1 от приложение II. Заглавията на точки 1.1 и 1.2 също следва да бъдат променени, за да се уточни, че те се прилагат само за лекотоварни електрически превозни средства.

([1]) ОВ L 234, 22.9.2023 г., стр. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj.

([2]) Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 25 октомври 2012 г. относно европейската стандартизация, за изменение на директиви 89/686/ЕИО и 93/15/ЕИО на Съвета и на директиви 94/9/ЕО, 94/25/ЕО, 95/16/ЕО, 97/23/ЕО, 98/34/ЕО, 2004/22/ЕО, 2007/23/ЕО, 2009/23/ЕО и 2009/105/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Решение 87/95/ЕИО на Съвета и на Решение № 1673/2006/ЕО на Европейския парламент и на Съвета (ОВ L 316, 14.11.2012 г., стр. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj).

([3]) Решение за изпълнение на Комисията относно искане за стандартизация, отправено към европейските организации за стандартизация, по отношение на обмена на съобщения, електрозахранването и снабдяването с водород за автомобилния и морския транспорт и корабоплаването по вътрешните водни пътища в подкрепа на Директива 2014/94/ЕС и нейното планирано преразглеждане в рамките на пакета „Подготвени за цел 55“ (M-581) (C(2022) 1710).

(7) CEN и CENELEC информираха Комисията, че стандартите за зарядни точки с нормална и с голяма мощност, предназначени за електрически превозни средства, включени в точки 1.1 и 1.2 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804, следва да бъдат актуализирани поради промяна в заглавието. Целта е да се замени позоваването на „изисквания за взаимозаменяемост“, които не са разгледани в стандарта, с „изисквания за съвместимост“. Новите версии на съответните части от стандарта, които следва да се прилагат най-малкото за тези новоинсталирани или обновени зарядни точки, са EN IEC 62196-2:2022 и EN IEC 62196-3:2022. За да се избегне потенциалната замяна на понастоящем функционираща апаратна част, съществуващите зарядни точки с нормална и с висока мощност следва да продължат да отговарят на съответните части от стандарти EN IEC 62196-2:2017 и EN IEC 62196-3:2014 до обновяването си.

(8) В частта от стандарт EN IEC 61851-1:2019 се описват четири възможни режима на зареждане (режими 1, 2, 3 и 4). Тези режими на зареждане предоставят важни експлоатационни характеристики, функции и технически условия, свързани със зарядната точка, като например аспекти на електробезопасността и експлоатационни характеристики, с които електрическите превозни средства трябва да са съобразени, за да се зареждат безопасно и успешно. За да се улесни тълкуването на пазара, различните начини на зареждане, свързани със стандартите за зарядните точки, определени в приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804, следва да бъдат включени в този регламент заедно със съответните стандарти.

(9) CEN и CENELEC уведомиха Комисията, че за целите на оперативната съвместимост следва да се разреши частните зарядни точки с нормална мощност за променлив ток (~), предназначени за електрически превозни средства, да бъдат оборудвани и с щепселни кутии за зареждане в режим 2, съответстващи на частта от стандарт IEC 60884-1:2022. Част 1 от този стандарт следва да се прилага за щепсели и стационарни или преносими щепселни кутии само за зареждане с променлив ток, предназначени за битови и подобни цели, в закрити помещения или на открито, когато режим 2 включва устройство за контрол и защита, вградено в кабела (IC-CPD), осигуряващо защита, контрол и безопасно задание за мощността.

(10) Определението за „зарядна точка“ в член 2, точка 48 от Регламент (ЕС) 2023/1804 обхваща устройства с изходна мощност, по-малка или равна на 3,7 kW, чиято основна цел е зареждането на електрически превозни средства в режим 2. Поради това тези устройства следва също да бъдат включени в точка 1.1 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804. За целите на оперативната съвместимост частните зарядни точки с нормална мощност за променлив ток, чието основно предназначение е зареждането на електрически превозни средства, следва да бъдат оборудвани най-малко с щепселни кутии или съединители за превозни средства от тип 2 за зареждане в режим 3, както е описано в EN IEC 62196-2:2022. Като алтернатива, ако тяхната изходна мощност е по-малка или равна на 3,7 kW и основното им предназначение е зареждане на електрически превозни средства изключително в режим 2, те следва да бъдат оборудвани най-малко с щепселни кутии за зареждане в режим 2, съответстващи на IEC 60884-1:2022.

(11) CEN и CENELEC информираха Комисията, че стандартите за зарядни точки, предназначени за електрически превозни средства от категория L, включени в точки 1.3, букви а) и б) от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804, следва да бъдат актуализирани. За стандарта в точка 1.3, буква а) актуализацията е необходима поради промяна в заглавието, за да се замени позоваването на „изисквания за взаимозаменяемост“. За стандарта в точка 1.3, буква б) актуализацията е необходима, за да се включат няколко технически подобрения, включително изясняване на определения, които не са разгледани в стандарта посредством „изисквания за съвместимост“. Новите версии на съответните части от стандарт са EN IEC 62196-2:2022 и IEC 60884-1:2022. Заглавието на точка 1.3 също следва да бъде променено, за да се уточни, че в контекста на Регламент (ЕС) 2023/1804 тя се прилага само за електрически превозни средства от категория L. Тъй като с настоящия регламент се изменят заглавията на точки 1.1 и 1.2 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804, съответните части от стандарти за зарядните точки с нормална мощност и с голяма мощност за променлив и постоянен ток, приложими за електрическите превозни средства от категория L, следва да бъдат посочени и в точка 1.3 от посоченото приложение, тъй като те продължават да са приложими за въпросните превозни средства. За да се избегне потенциалната замяна на понастоящем функционираща апаратна част, преходът от въпросните части от стандарт към новите версии EN IEC 62196-2:2022 и EN IEC 62196-3:2022 за новоинсталирани и обновени зарядни точки по точки 1.3.2 и 1.3.3 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804 следва да се придържа към същия подход, както за зарядните точки по точки 1.1 и 1.2 от посоченото приложение. Измененията в заглавията и приложното поле на точки 1.1, 1.2 и 1.3 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804 са необходими за постигане на по-ясно представяне на стандартите, приложими за всяка категория превозни средства.

(12) Зареждането на електрически превозни средства в режим 2 следва да може да се извършва чрез стандартната щепселна кутия във всяка държава членка. Поради това съответствието на зарядните точки с щепселни кутии от частта от стандарт IEC 60884-1:2022, както се изисква съгласно точка 1.1 и точка 1.3, буква б) от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804, следва да бъде гарантирано, ако щепселните кутии на зарядните станции са съвместими с националната система на държавата членка, основана на частта от стандарт IEC 60884-1:2022, в която е приведена в експлоатация зарядната точка. Продуктите, включително щепселните кутии за зареждане с електроенергия, следва да отговарят на изискванията на Регламент (ЕС) 2023/988 на Европейския парламент и на Съвета ([4]).

(13) CEN и CENELEC информираха Комисията, че стандартите за зарядни точки с нормална и с голяма мощност, предназначени за електрически автобуси, включени в точка 1.4 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804, следва да бъдат актуализирани поради промяна в заглавието. Целта е да се замени позоваването на „изисквания за взаимозаменяемост“, които не са разгледани в стандарта, с „изисквания за съвместимост“. Новите версии на съответните части от стандарт, които следва да се прилагат най-малкото за тези новоинсталирани или обновени зарядни точки, са EN IEC 62196-2:2022 и EN IEC 62196-3:2022.За да се избегне потенциалната замяна на понастоящем функциониращa апаратна част, съществуващите зарядни точки с нормална и с висока мощност следва да продължат да отговарят на съответните части от стандарти EN IEC 62196-2:2017 и EN IEC 62196-3:2014 до обновяването си.

(14) Като се има предвид вече започналото разгръщане на инфраструктура за зареждане с електроенергия, предназначена за тежкотоварни електрически превозни средства, е необходимо да се определят съответните общи технически спецификации, за да се гарантира оперативната съвместимост на тази инфраструктура. В очакване на приемането на съответните окончателни стандарти, съдържащи техническите спецификации за мегаватовата система за зареждане (MCS), е необходимо да се гарантира оперативна съвместимост на инфраструктурата за зареждане, която може да захранва с електроенергия както лекотоварни, така и тежкотоварни електрически превозни средства. За тази цел, съгласно точка 1.6 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804, зарядните точки с голяма мощност за постоянен ток, предназначени за лекотоварни и тежкотоварни електрически превозни средства, следва да бъдат оборудвани със съединители за превозни средства от комбинираната зарядна система „Combo 2“ за зареждане в режим 4, описани в частта от стандарт EN IEC 62196-3:2022. Този стандарт обаче не следва да се прилага за инфраструктурата за зареждане с електроенергия, предназначена изключително за тежкотоварни превозни средства и оборудвана единствено с MCS, тъй като съответните технически спецификации ще бъдат въведени в Регламент (ЕС) 2023/1804 след приключване на работата по стандартизацията на MCS.

(15) CEN и CENELEC информираха Комисията за стандартите, които се препоръчва да се прилагат за зарядните точки за индукционно статично безконтактно зареждане с електроенергия за лекотоварни електрически превозни средства. Съгласно точка 1.7 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804 за тези зарядни точки следва да се прилагат частите от стандарт EN IEC 61980-1:2021, EN IEC 61980-2:2023 и EN IEC 61980-3:2022.

(16) За да се потвърди безопасното, сигурно и оперативно съвместимо прилагане на части 1, 2 и 3 от стандарт EN IEC 61980 на пазара, прототипите на системата за безконтактно прехвърляне на енергия, разработени за индукционно статично безконтактно зареждане на лекотоварни електрически превозни средства, бяха изпитани от Съвместния изследователски център на Комисията в съответствие с методиките, определени в тези части на стандарта. Резултатите от изпитванията потвърждават, че прототипите на системата за безконтактно прехвърляне на енергия отговарят на ограниченията в части 1, 2 и 3 от стандарт EN IEC 61980 и че следователно е целесъобразно този стандарт да бъде въведен в Регламент (ЕС) 2023/1804.

(17) CEN и CENELEC информираха Комисията за стандартите, които се препоръчва да се прилагат за инфраструктурата за зареждане с електроенергия за динамично наземно енергозахранване посредством контактни релси за лекотоварни и тежкотоварни електрически превозни средства. За такава инфраструктура за зареждане с електроенергия следва да се прилага техническата спецификация CLC/TS 50717:2022.

(18) CEN и CENELEC уведомиха Комисията за стандартите, които се препоръчва да бъдат прилагани за публично достъпни зарядни точки за интерфейса за комуникация между превозното средство и зарядната станция, предназначени за пътни превозни средства, и които следва да бъдат определени в точка 2.1 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804. Частите от стандарт EN ISO 15118-1:2019, EN ISO 15118-2:2016, EN ISO 15118-3:2016, EN ISO 15118-4:2019 и EN ISO 15118-5:2019 следва да се прилагат поне за тези новоинсталирани или обновени зарядни точки. Освен това CEN и CENELEC препоръчаха публично достъпните зарядни точки за интерфейса за комуникация между превозното средство и зарядната станция, предназначени за пътни превозни средства, инсталирани или обновени след

([4]) Регламент (ЕС) 2023/988 на Европейския парламент и на Съвета от 10 май 2023 г. относно общата безопасност на продуктите, за изменение на Регламент (ЕС) № 1025/2012 на Европейския парламент и на Съвета и на Директива (ЕС) 2020/1828 на Европейския парламент и на Съвета и за отмяна на Директива 2001/95/ЕО на Европейския парламент и на Съвета и на Директива 87/357/ЕИО на Съвета (ОВ L 135, 23.5.2023 г., стр. 1; ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj).

1 януари 2027 г., да отговарят поне на частта от стандарт EN ISO 15118-20:2022. Освен това частните зарядни точки за интерфейса за комуникация между превозното средство и зарядната станция за пътни превозни средства, инсталирани или обновени след 1 януари 2027 г., следва да отговарят поне на частта от стандарт EN IEC 61851-1:2019 за зареждане в режим 2 и на частта от стандарт EN ISO 15118-20:2022 за зареждане в режим 3 или 4. Целесъобразно е за зарядните точки, които трябва да отговарят на по-новата и по-сложна част от стандарт EN ISO 15118-20:2022, да се предостави адекватен преходен период. Поради това тази част от стандарт следва да се прилага за въпросните зарядни точки от 1 януари 2027 г.

(19) CEN и CENELEC информираха Комисията, че настоящите електрически превозни средства на пазара са оборудвани само съгласно частта от стандарт EN ISO 15118-2:2016. Това беше потвърдено от експерти от Форума за устойчиво развит транспорт. В частта от стандарт EN ISO 15118-2:2016 липсват няколко важни характеристики и технически възможности, като например усъвършенствано интелигентно зареждане, двупосочно зареждане или обработка на множество договори за функцията „свързване и зареждане“. Тези характеристики са обхванати от частта от стандарт EN ISO 15118-20:2022. Поради тази причина, за да се гарантира, че крайните ползватели с електрически превозни средства, които понастоящем са оборудвани съгласно EN ISO 15118-2:2016, могат да използват зарядни точки по време на експлоатационния срок на своите превозни средства, е целесъобразно за зарядните точки в Съюза да има и изискване да отговарят на EN ISO 15118-2:2016. Следователно за целите на оперативната съвместимост следва да се гарантира съвместното съществуване на двете части от стандарт EN ISO 15118-2:2016 и EN ISO 15118-20:2022 в публично достъпната инфраструктура за зареждане с електроенергия съгласно точки 2.1.1 и 2.1.2 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804, докато не се постигне пълно преминаване на пазара към частта от стандарт EN ISO 15118-20:2022.

(20) С настоящия регламент производителите на оригинално оборудване се уведомяват за съответните стандарти, приложими за публично достъпните и частните зарядни точки. За да се гарантира бърз преход, те следва да вземат предвид такива стандарти при пускането на пазара на нови електрически превозни средства и, когато това е технически възможно, да модернизират съществуващите електрически превозни средства, които понастоящем са на пазара, от EN ISO 15118-2:2016 на EN ISO 15118-20:2022. Аналогично, когато това е технически възможно, операторите на зарядни точки следва да модернизират съществуващите зарядни точки на пазара, така че те да са с предвидени възможности по EN ISO 15118-20:2022 в допълнение към EN ISO 15118-2:2016 и други потенциални съществуващи решения за комуникация на ниско ниво, като например широчинноимпулсна модулация (ШИМ), както е описано в EN IEC 61851-1:2019.

(21) За да се избегне блокиране на инвестиции в публична и частна инфраструктура за зареждане с електроенергия, съществуващите публично достъпни зарядни точки за зареждане в режим 3 и 4, използващи комуникация на ниско ниво, като ШИМ, които вече могат да комуникират с електрически превозни средства на пазара, оборудвани съгласно EN ISO 15118-2:2016, следва да бъдат освободени от прилагането на части 1—5 от стандарт EN ISO 15118 или негови последващи разширени версии като EN ISO 15118-20:2022. За модернизирането на съществуващите публично достъпни зарядни точки, използващи комуникация на ниско ниво, в комуникация на високо ниво, както е описано в EN ISO 15118-2 и EN ISO 15118-20, може да са необходими значителни промени в апаратната част и програмното осигуряване, което може да наложи пълна подмяна на функциониращата инфраструктура. Поради тази причина части 1—5 от стандарт EN ISO 15118 следва да се прилагат само за новоинсталирани или обновени публично достъпни зарядни точки. До 1 януари 2027 г. най-новата част от стандарт EN ISO 15118-20:2022 не следва да се прилага за такива новоинсталирани или обновени зарядни точки, за да бъде осигурен адекватен преходен период за въпросните зарядни точки.

(22) Освен това за съществуващи частни зарядни точки за зареждане в режим 2, използващи решения за комуникация на ниско ниво, като ШИМ, които вече са в състояние да покриват основните функции за зареждане с обикновени битови контакти (битови щепселни кутии) и да комуникират с електрически превозни средства на пазара, оборудвани съгласно EN ISO 15118-2:2016, следва също да бъдат освободени от задължението да прилагат части 1—5 от стандарт EN ISO 15118 или негови последващи разширени версии като ISO 15118-20:2022. Това следва от факта, че понастоящем въпросните стандарти не биха донесли никаква допълнителна стойност за крайния ползвател. Поради тази причина частта от стандарт EN IEC 61851-1:2019, включена в точка 2.1.3, буква а) от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804, следва да се прилага за новоинсталираните или обновените частни зарядни точки за зареждане в режим 2 от 1 януари 2027 г. Освен това по отношение на частните зарядни точки за зареждане в режим 3 и 4, в които усъвършенстваните функции за зареждане, като интелигентно и двупосочно зареждане, са възможни само с комуникация на високо ниво, частта от стандарт EN ISO 15118-20:2022, включена в точка 2.1.3, буква б) от посоченото приложение, не следва да се прилага за такива новоинсталирани или обновени зарядни точки до 1 януари 2027 г., за да бъде осигурен адекватен преходен период за въпросните зарядни точки.

(23) Операторите и производителите на публично достъпни и частни зарядни точки, специално предназначени за зареждане на електрически превозни средства в режим 3 и 4, следва да подготвят и настроят апаратната част и програмното си осигуряване, така че от 1 януари 2027 г. частта от стандарт EN ISO 15118-20:2022 да бъде надлежно поддържана във всички новоинсталирани или обновени зарядни точки. Общото прилагане на частите от стандарт EN ISO 15118-2 и EN ISO 15118-20 следва да се извърши изцяло, като същевременно при тяхното прилагане следва да се вземат предвид задължителните и незадължителните функционални възможности, които вече са определени в рамките на тези части от стандарт, според значението за различните варианти на употреба и начини на зареждане. Този подход гарантира сигурното и оперативно съвместимо прилагане на частите от стандарти, като същевременно разглежда по подходящ начин различните сценарии на експлоатация.

(24) „Свързване и зареждане“ е технологично решение, което е възможно благодарение на частите от стандарт EN ISO 15118-2:2016 и EN ISO 15118-20:2022. То осигурява автоматично удостоверяване на автентичността и разрешение между електрическото превозно средство и зарядната станция. Това дава възможност за провеждане на зарядна сесия въз основа на плащане по договор между крайния ползвател и доставчика на услуги за мобилност, включително информация за фактуриране. За да проведат зарядна сесия, водачите на електрически превозни средства трябва само да свържат съединителя на зарядната точка към електрическото превозно средство и процесът започва автоматично. Въвеждането на функцията „свързване и зареждане“ в целия Съюз и възможността крайните ползватели да имат достъп до нея по оперативно съвместим начин в целия Съюз следва да осигури допълнителни възможности за опростяване на процеса на зареждане на електрически превозни средства и за повишаване на цялостното удобство на ползвателите.

(25) Операторите на публично достъпни зарядни точки могат доброволно да решат дали да предлагат услуги „свързване и зареждане“ или други съответни услуги, като интелигентно и двупосочно зареждане, в съответствие с възможностите за избор, определени в части от стандарт EN ISO 15118-2:2016 и EN ISO 15118-20:2022. Функцията „свързване и зареждане“ следва да бъде прилагана по оперативно съвместим начин в целия Съюз, за да се осигури лесно и безпроблемно ползване. За целите на оперативната съвместимост и сигурността в целия Съюз всички публично достъпни зарядни точки за променлив и постоянен ток, предназначени за лекотоварни и тежкотоварни електрически превозни средства, инсталирани или обновени след 1 януари 2027 г., които предлагат услуги за автоматично удостоверяване на автентичността и разрешение, като например „свързване и зареждане“, следва да отговарят и на двата стандарта EN ISO 15118-2:2016 и EN ISO 15118-20:2022. На съществуващите публично достъпни зарядни точки, които предоставят услуги за автоматично удостоверяване на автентичността и разрешение с решение, различно от „свързване и зареждане“, въз основа на EN ISO 15118-2:2016 и EN ISO 15118-20:2022, следва да е разрешено да продължат да го правят до постигането на пълен преход на пазара. С Регламент (ЕС) 2023/1804 следва да се осигури такова оперативно съвместимо и сигурно прилагане на функцията „свързване и зареждане“.

(26) Под термина „инсталирани“ следва да се разбира първоначалното разполагане на цялото съответно оборудване за зарядна точка, включително апаратната част, програмното осигуряване и свързаната с тях електрическа инфраструктура, като например връзки за електрозахранване, трансформатори и други електрически уредби, за целите на зареждането на електрически превозни средства. Това е различно от привеждане на зарядната точка в експлоатация, което би изисквало също така тя да функционира пълноценно и да бъде на разположение на крайните ползватели. Под термина „обновени“ следва да се разбира основна или пълна замяна на съответното оборудване за зарядни точки. Редовните актуализации на програмното осигуряване, включително подмяната на конкретни компоненти, като например кабели за зареждане, не следва да се считат за обновяване. CEN и CENELEC информираха Комисията, че стандартът за точките за презареждане с водород в газообразно състояние, използван като гориво за моторни превозни средства, и свързаният с него алгоритъм за зареждане, включени в точки 3.1 и 3.3 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804, следва да бъдат актуализирани поради нова версия на стандарта. За тези точки за презареждане с гориво и свързаните с тях алгоритми за презареждане с гориво следва да се прилага стандарт EN 17127:2024. CEN и CENELEC също така информираха Комисията относно стандарта, който се препоръчва да бъде прилаган за съединителите за точките за презареждане с газообразен (сгъстен) водород, предназначени за тежкотоварни превозни средства. Съгласно точка 3.5 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804 за тези точки за презареждане с гориво следва да се прилага стандарт EN 17127:2024.

(27) Заглавието на точка 3.1 от приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804 също следва да бъде променено, за да се избегне несигурност на пазара и да се поясни, че то се прилага само за точките за презареждане с газообразен (сгъстен) водород, предназначени за лекотоварни превозни средства. С тази промяна в заглавието ще се осигури по-добро разграничаване на специфичните технически спецификации за точките за презареждане с газообразен (сгъстен) водород за лекотоварни превозни средства в точка 3.1 от приложение II и ще се избегне припокриване с техническите спецификации за тежкотоварни превозни средства в точка 3.5 от същото приложение, като същевременно ще се запази същото приложно поле.

(28) В Директива (ЕС) 2022/2555 на Европейския парламент и на Съвета [5] се определят изискванията относно националните способности в областта на киберсигурността, изисква се от държавите членки да приемат национални стратегии за киберсигурност и се въвеждат правила и задължения относно управлението на риска и обмена на информация в областта на киберсигурността. Тъй като Директива (ЕС) 2022/2555 включва операторите на зарядни точки като част от сектор с висока степен на критичност, прилагането на тази директива и изискванията, определени в Регламент (ЕС) 2023/1804, следва да се допълват.

(29) Ето защо Регламент (ЕС) 2023/1804 следва да бъде изменен по съответния начин.

(30) В член 21, параграф 6 от Регламент (ЕС) 2023/1804 се изисква измененията на приложение II към посочения регламент, приети чрез делегирани актове, да включват адекватни преходни периоди, преди съдържащите се в тях разпоредби да станат задължителни. Поради това в настоящия регламент следва да се предвиди обща дата за отложено прилагане,

ПРИЕ НАСТОЯЩИЯ РЕГЛАМЕНТ:

Член 1

Приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804 се изменя в съответствие с приложението към настоящия регламент.

Член 2

Настоящият регламент влиза в сила на двадесетия ден след деня на публикуването му в *Официален вестник на Европейския съюз*.

Той се прилага от 8 януари 2026 година.

Настоящият регламент е задължителен в своята цялост и се прилага пряко във всички държави членки.

Съставено в Брюксел на 2 април 2025 година.

За Комисията
Председател
Ursula VON DER LEYEN

[5] Директива (ЕС) 2022/2555 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2022 г. относно мерки за високо общо ниво на киберсигурност в Съюза, за изменение на Регламент (ЕС) № 910/2014 и Директива (ЕС) 2018/1972 и за отмяна на Директива (ЕС) 2016/1148 (Директива МИС 2) (ОВ L 333, 27.12.2022 г., стр. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

ПРИЛОЖЕНИЕ

Приложение II към Регламент (ЕС) 2023/1804 се изменя, както следва:

1) вмъква се следната точка 0:

„0. Определения:

За целите на настоящото приложение се прилагат следните определения:

а) „инсталирани“ означава първоначалното разполагане на цялото съответно оборудване за зарядна точка, включително апаратната част, програмното осигуряване и свързаната с тях електрическа инфраструктура, като например връзки за електрозахранване, трансформатори и други електрически уредби, за целите на зареждането на електрически превозни средства;

б) „обновени“ означава основна или пълна замяна на съответното оборудване за зарядни точки.“

2) точки 1.1—1.4 се заменят със следното:

„1.1. Зарядни точки с нормална мощност за лекотоварни електрически превозни средства:

— зарядните точки с нормална мощност за променлив ток (~), предназначени за лекотоварни електрически превозни средства и инсталирани или обновени считано от 8 януари 2026 година , се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко с щепселни кутии или съединители за превозни средства тип 2 за зареждане в режим 3, описани в стандарт EN IEC 62196-2:2022, или, ако мощността им е по-малка или равна на 3,7 kW и основното им предназначение е зареждане на електрически превозни средства в режим 2, с щепселни кутии, съответстващи на стандарт IEC 60884-1:2022; зарядните точки с нормална мощност за променлив ток (~) инсталирани преди посочената дата трябва да продължат да отговарят на стандарт EN IEC 62196-2:2017 до обновяването им;

— зарядните точки с нормална мощност за постоянен ток (⎓), предназначени за лекотоварни електрически превозни средства и инсталирани или обновени считано от 8 януари 2026 година, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко със съединители за превозни средства на комбинираната зарядна система „Combo 2“ за зареждане в режим 4, описани в стандарт EN IEC 62196-3:2022. зарядните точки с нормална мощност за постоянен ток (⎓) инсталирани преди посочената дата трябва да продължат да отговарят на стандарт EN IEC 62196-3:2014 до обновяването им;

1.2. Зарядни точки с голяма мощност за лекотоварни електрически превозни средства:

— зарядните точки с голяма мощност за променлив ток (~), предназначени за лекотоварни електрически превозни средства и инсталирани или обновени считано от 8 януари 2026 година, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко със съединители тип 2 за превозни средства за зареждане в режим 3, описани в стандарт EN IEC 62196-2:2022. зарядните точки с голяма мощност за променлив ток (~), инсталирани преди посочената дата, трябва да продължат да отговарят на стандарт EN IEC 62196-2:2017 до обновяването им;

— зарядните точки с голяма мощност за постоянен ток (⎓), предназначени за лекотоварни електрически превозни средства и инсталирани или обновени считано от 8 януари 2026 година, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко със съединители за превозни средства на комбинираната зарядна система „Combo 2“ за зареждане в режим 4, описани в стандарт EN IEC 62196-3:2022. зарядните точки с голяма мощност за постоянен ток (⎓), инсталирани преди посочената дата трябва да продължат да отговарят на стандарт EN IEC 62196-3:2014 до обновяването им;

1.3. Зарядни точки за електрически превозни средства от категория L:

1.3.1. Публично достъпните зарядни точки за променлив ток, запазени за електрически превозни средства от категория L с изходна мощност, по-малка или равна на 3,7 kW, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, с поне един от следните елементи:

а) щепселни кутии или съединители за превозни средства от тип 3A, както е описано в стандарт EN IEC 62196-2:2022 (за зареждане в режим 3);

б) щепселни кутии, съответстващи на стандарт IEC 60884-1:2022 (за зареждане в режим 1 или режим 2);

1.3.2. Публично достъпните зарядни точки за променлив ток (~), запазени за електрически превозни средства от категория L с мощност над 3,7 kW и инсталирани или обновени считано от 8 януари 2026 година, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко с щепселни кутии или съединители тип 2 за превозни средства за зареждане в режим 3, описани в стандарт EN IEC 62196-2:2022; публично достъпните зарядни точки за променлив ток (~), запазени за електрически превозни средства от категория L с мощност над 3,7 kW и инсталирани преди посочената дата, трябва да продължат да отговарят на стандарт EN IEC 62196-2:2017 до обновяването им.

1.3.3. Публично достъпните зарядни точки с нормална мощност и зарядните точки с голяма мощност, за постоянен ток (⎓), запазени за електрически превозни средства от категория L- и инсталирани или обновени считано от 8 януари 2026 година, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко със съединители за превозни средства на комбинираната зарядна система „Combo 2“ за зареждане в режим 4, описани в стандарт EN IEC 62196-3:2022; публично достъпните зарядни точки с нормална мощност и зарядните точки с голяма мощност, за постоянен ток (⎓), инсталирани преди посочената дата трябва да продължат да отговарят на стандарт EN IEC 62196-3:2014 до обновяването им;

1.4. Зарядни точки с нормална мощност и зарядни точки с голяма мощност за електрически автобуси:

— зарядните точки с нормална мощност и зарядните точки с голяма мощност, за променлив ток (~), предназначени за електрически автобуси и инсталирани или обновени считано от 8 януари 2026 година, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко със съединители тип 2 за зареждане в режим 3, описани в стандарт EN IEC 62196-2:2022; зарядните точки с нормална мощност и зарядните точки с голяма мощност, за променлив ток (~), инсталирани преди посочената дата, трябва да продължат да отговарят на стандарт EN IEC 62196-2:2017 до обновяването им;

— зарядните точки с нормална мощност и зарядните точки с голяма мощност, за постоянен ток (⎓), предназначени за електрически автобуси и инсталирани или обновени считано от 8 януари 2026 година, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко със съединители за превозни средства на комбинираната зарядна система „Combo 2“ за зареждане в режим 4, зареждаща както е описано в стандарт EN IEC 62196-3:2022; зарядните точки с нормална мощност и зарядните точки с голяма мощност, за постоянен ток (⎓), инсталирани преди посочената дата, трябва да продължат да отговарят на стандарт EN IEC 62196-3:2014 до обновяването им.“;

3) точки 1.6 и 1.7 се заменят със следното:

„1.6. Зарядни точки с голяма мощност за тежкотоварни електрически превозни средства:

— Зарядните точки с голяма мощност за постоянен ток (⎓) за инфраструктура за зареждане с електроенергия, които могат да захранват както лекотоварни, така и тежкотоварни електрически превозни средства с електроенергия, се оборудват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко със съединители за превозни средства на комбинираната зарядна система „Combo 2“ за зареждане в режим 4, описани в стандарт EN IEC 62196-3:2022.

1.7. Технически спецификации за индукционно статично безконтактно зареждане с електроенергия за лекотоварни електрически превозни средства:

За целите на оперативната съвместимост зарядните точки за лекотоварни електрически превозни средства, предназначени за индукционно статично безконтактно зареждане, съответстват на следното:

— EN IEC 61980-1:2021 „Системи за безконтактно прехвърляне на енергия за зареждане на електрически превозни средства. Част 1: Общи изисквания“;

— EN IEC 61980-2:2023 „Системи за безконтактно прехвърляне на енергия за зареждане на електрически превозни средства. Част 2: Специфични изисквания към комуникацията и действията на системи за безкотактно прехвърляне на енергия чрез магнитно поле“;

— EN IEC 61980-3:2022 „Системи за безконтактно прехвърляне на енергия за зареждане на електрически превозни средства. Част 3: Специфични изисквания за безконтактно прехвърляне на енергия чрез магнитно поле.“;“

4) точка 1.14 се заменя със следното:

„1.14. Технически спецификации за електрическа пътна система за динамично наземно енергозахранване посредством контактни релси за лекотоварни и тежкотоварни електрически превозни средства:

За целите на оперативната съвместимост инфраструктурата за зареждане с електроенергия за променлив ток (~) и за постоянен ток (⎓), предназначена за електрическа пътна система за динамично наземно енергозахранване посредством контактни релси за лекотоварни и тежкотоварни електрически превозни средства, оборудвана с наземни токоснемателни устройства, за да се даде възможност за токоснемане при пътни превозни средства от контактна захранваща линия, вградена в платното, съответства на следното:

— CLC/TS 50717:2022 „Технически изисквания за токоснемателни устройства за наземна система за захранване на пътни превозни средства в експлоатация.“;“

5) точка 2.1 се заменя със следното:

„2.1. Технически спецификации за комуникацията между електрическо превозно средство и зарядна точка (комуникация „превозно средство към мрежа):

2.1.1. За целите на оперативната съвместимост публично достъпните зарядни точки за променлив ток (~) и за постоянен ток (⎓), предназначени за лекотоварни и тежкотоварни електрически превозни средства и инсталирани или обновени след 8 януари 2026 година, съответстват най-малко на следните стандарти:

— EN ISO 15118-1:2019 „Пътни превозни средства. Интерфейс за свързване между превозното средство и станцията за зареждане. Част 1: Обща информация и определение за случай на използване“;

— EN ISO 15118-2:2016 „Пътни превозни средства. Интерфейс за свързване между превозното средство и станцията за зареждане. Част 2: Изисквания за мрежов протокол и прилагане“;

— EN ISO 15118-3:2016 „Пътни превозни средства. Интерфейс за свързване между превозното средство и станцията за зареждане. Част 3: Изисквания към физичния интерфейс и изисквания към интерфейса за предаване на данни“;

— EN ISO 15118-4:2019 „Пътни превозни средства. Интерфейс за свързване между превозното средство и станцията за зареждане. Част 4: Изпитване за съответствие на мрежов и приложен протокол“;

— EN ISO 15118-5:2019 „Пътни превозни средства. Интерфейс за свързване между превозното средство и станцията за зареждане. Част 5: Изпитване за съответствие на физическия слой и каналния слой“.

2.1.2. За целите на оперативната съвместимост публично достъпните зарядни точки за променлив ток (~) и за постоянен ток (⎓), предназначени за лекотоварни и тежкотоварни електрически превозни средства и инсталирани или обновени след 1 януари 2027 г., съответстват най-малко на стандарт EN ISO 15118-20:2022 „Пътни превозни средства. Интерфейс за свързване между превозното средство и станцията за зареждане. Част 20: Изисквания за мрежови и приложни протоколи от второ поколение“. Когато тези зарядни точки предлагат услуги за автоматично удостоверяване на автентичността и разрешение, като например функцията „свързване и зареждане“, те съответстват, за целите на оперативната съвместимост и сигурността, както на стандарт EN ISO 15118-2:2016, така и на стандарт EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3. Частните зарядни точки за променлив ток (~) и за постоянен ток (⎓), предназначени за лекотоварни и тежкотоварни електрически превозни средства и инсталирани или обновени след 1 януари 2027 г., съответстват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко на следните стандарти:

а) EN IEC 61851-1:2019 „Системи за зареждане чрез галванична връзка на превозни средства с електрическо задвижване. Част 1: Общи изисквания“ (за зареждане в режим 2);

б) EN ISO 15118-20:2022 „Пътни превозни средства. Интерфейс за свързване между превозното средство и станцията за зареждане. Част 20: Изисквания за мрежови и приложни протоколи от второ поколение“ (за зареждане в режим 3 или режим 4);“

6) точка 3.1 се заменя със следното:

„3.1. Техническите спецификации за съединители за точки за презареждане с гориво, които подават газообразен (сгъстен) водород за лекотоварни превозни средства, съответстват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко на изискванията за оперативна съвместимост, описани в стандарт EN 17127:2024.“;

7) точка 3.3 се заменя със следното:

„3.3. Алгоритъмът за презареждане с водород съответства на изискванията на стандарт EN 17127:2024.“;

8) точка 3.5 се заменя със следното:

„3.5. Техническите спецификации за съединители за точки за презареждане с гориво, които подават газообразен (сгъстен) водород за тежкотоварни превозни средства, съответстват, за целите на оперативната съвместимост, най-малко на изискванията, описани в стандарт EN 17127:2024.“.