2025/656

18.6.2025

KOMISJONI DELEGEERITUD MÄÄRUS (EL) 2025/656,

2. aprill 2025,

millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) 2023/1804 maanteesõidukite juhtmevaba laadimist, elektriteede süsteemi, sõiduki ja võrgu vahelist sidet ning vesinikuvarustust käsitlevate standardite osas

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut,

võttes arvesse Euroopa Parlamendi ja nõukogu 13. septembri 2023. aasta määrust (EL) 2023/1804, milles käsitletakse alternatiivkütuste taristu kasutuselevõttu ja millega tunnistatakse kehtetuks direktiiv 2014/94/EL, ([1]) eriti selle artikli 21 lõiget 3,

ning arvestades järgmist:

(1) Komisjon võib muuta määruse (EL) 2023/1804 II lisa, milles käsitletakse tehnilisi kirjeldusi, et lisada uusi tehnilisi kirjeldusi või ajakohastada viiteid kõnealuses lisas osutatud standarditele, et võimaldada laadimis- ja tankimistaristu täielikku tehnilist koostalitlust füüsiliste ühenduste, teabevahetuse ja piiratud liikumisvõimega isikute juurdepääsu osas.

(2) Komisjon võib vastavalt määruse (EL) 2023/1804 artikli 21 lõikele 2 taotleda, et Euroopa standardiorganisatsioonid koostaksid Euroopa standardite kavandid, millega kehtestatakse tehnilised kirjeldused kõnealuse määruse II lisas osutatud valdkondade jaoks, mille kohta komisjon ei ole ühtseid tehnilisi kirjeldusi vastu võtnud.

(3) Vastavalt Euroopa Parlamendi ja nõukogu määruse (EL) nr 1025/2012 ([2]) artikli 10 lõikele 1 taotles komisjon 2022. aastal, et Euroopa Standardikomitee (CEN) ja Euroopa Elektrotehnika Standardikomitee (Cenelec) töötaksid välja ja võtaksid vastu asjakohased Euroopa standardid, mis käsitlevad teabevahetust, elektrilaadimist ja vesiniku tankimist maantee- ja meretranspordis ning siseveelaevanduses (M-581) ([3]).

(4) CEN ja Cenelec teatasid 17. juuli 2024. aasta kirjas komisjonile, et mitmed taotletud standardimistööd on lõpule viidud. CEN ja Cenelec soovitasid komisjonil lisada need standardid asjakohasesse liidu õigusraamistikku. Määruse (EL) 2023/1804 II lisas osutatud tehnilised kirjeldused peaksid kajastama neid soovitusi.

(5) Selleks et võimaldada alternatiivkütuseid kasutavate sõidukite sujuvat kasutamist kogu liidus, tuleks koostalitlust käsitlevates tehnilistes sätetes rangelt viidata nii üldsusele juurdepääsetavate kui ka erakasutuses olevate alternatiivkütuste laadimis- ja tankimispunktide võimekusele tagada energia pakkumisel ühilduvus kõigi asjakohaste sõidukite tehniliste lahendustega.

(6) Alalisvoolul töötavate elektrisõidukite tavalaadimispunktide tehniline kirjeldus on praegu esitatud määruse (EL) 2023/1804 II lisa punktis 1.2, mis kuulub kiirlaadimispunktide tehnilise kirjelduse alla, kuid see tuleks lisada II lisa punkti 1.1. Samuti tuleks muuta punktide 1.1 ja 1.2 pealkirju, et oleks selge, et neid kohaldatakse ainult elektriliste kergsõidukite suhtes.

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

([2]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 25. oktoobri 2012. aasta määrus (EL) nr 1025/2012, mis käsitleb Euroopa standardimist ning millega muudetakse nõukogu direktiive 89/686/EMÜ ja 93/15/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiive 94/9/EÜ, 94/25/EÜ, 95/16/EÜ, 97/23/EÜ, 98/34/EÜ, 2004/22/EÜ, 2007/23/EÜ, 2009/23/EÜ ja 2009/105/EÜ ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu otsus 87/95/EMÜ ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu otsus nr 1673/2006/EÜ (ELT L 316, 14.11.2012, lk 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj).

([3]) Komisjoni rakendusotsus standardimistaotluse kohta, mis esitatakse Euroopa standardiorganisatsioonidele seoses maantee- ja meretranspordi ning siseveelaevanduse teabevahetuse, elektri- ja vesinikuvarustusega, et toetada direktiivi 2014/94/EL ja selle kavandatud läbivaatamist paketi „Eesmärk 55“ raames (M-581) C(2022) 1710.

(7) CEN ja Cenelec teatasid komisjonile, et määruse (EL) 2023/1804 II lisa punktides 1.1 ja 1.2 esitatud standardeid, mis käsitlevad elektrisõidukite tava- ja kiirlaadimispunkte, tuleks pealkirjade muutmise tõttu ajakohastada. Eesmärk on asendada viide mõistele „vahetatavuse nõuded“, mida standardis ei käsitletud, mõistega „ühilduvuse nõuded“. Standardi asjakohaste osade uued versioonid, mida tuleks kohaldada vähemalt sellistele uutele paigaldatud või renoveeritud laadimispunktidele, on EN IEC 62196-2:2022 ja EN IEC 62196-3:2022. Selleks et ära hoida praegu toimiva riistvara võimalikku asendamist, peaksid olemasolevad tava- ja kiirlaadimispunktid kuni nende renoveerimiseni jätkuvalt vastama asjakohastele standardi osadele EN IEC 62196-2:2017 ja EN IEC 62196-3:2014.

(8) Standardi osas EN IEC 61851-1:2019 kirjeldatakse nelja võimalikku laadimisviisi (1., 2., 3. ja 4. laadimisviis). Nende laadimisviisidega on kindlaks määratud laadimispunkti olulised kasutusomadused, funktsioonid ja tehnilised tingimused, näiteks elektriohutuse aspektid, ning käitamisomadused, millele elektrisõidukid peavad vastama, et neid saaks ohutult ja tulemuslikult laadida. Määruse (EL) 2023/1804 II lisas osutatud laadimispunktide standarditega seotud erinevad laadimisviisid tuleks koos viidetega asjakohastele standarditele lisada kõnealusesse määrusesse, et turuosalistel oleks neid lihtne tõlgendada.

(9) CEN ja Cenelec teatasid komisjonile, et koostalitluse eesmärgil tuleks lubada, et erakasutuses olevad vahelduvvoolul töötavad elektrisõidukite tavalaadimispunktid on varustatud ka standardi osale IEC 60884-1:2022 vastavate pistikupesadega 2. laadimisviisi jaoks. Kõnealuse standardi 1. osa tuleks kohaldada pistikühenduste ja paiksete või teisaldatavate pistikupesade suhtes, mis on ette nähtud üksnes vahelduvvooluga laadimiseks kodumajapidamises või muul sarnasel otstarbel sise- või välistingimustes, kusjuures 2. laadimisviisi juurde kuulub kaablis paiknev juhtimis- ja kaitseseade (IC-CPD), mis tagab kaitse, kontrolli ja ohutu toiteseadistuse.

(10) Määruse (EL) 2023/1804 artikli 2 punktis 48 esitatud mõiste „laadimispunkt“ hõlmab ka seadmeid, mille väljundvõimsus on kuni 3,7 kW ja mille peamine eesmärk on elektrisõidukite laadimine 2. laadimisviisi kohaselt. Seepärast tuleks need seadmed lisada ka määruse (EL) 2023/1804 II lisa punkti 1.1. Koostalitluse eesmärgil peaksid vahelduvvoolul töötavad erakasutuses tavalaadimispunktid, mille peamine otstarve on elektrisõidukite laadimine, olema varustatud vähemalt standardis EN IEC 62196-2:2022 kirjeldatud 2. tüüpi pistikupesade või sõiduki pistmikega 3. laadimisviisi jaoks. Teise võimalusena, kui nende väljundvõimsus on kuni 3,7 kW ja nende peamine otstarve on elektrisõidukite laadimine üksnes 2. laadimisviisi kohaselt, peaksid need olema varustatud vähemalt standardile IEC 60884-1:2022 vastavate pistikupesadega 2. laadimisviisi kohaseks laadimiseks.

(11) CEN ja Cenelec teatasid komisjonile, et määruse (EL) 2023/1804 II lisa punkti 1.3 alapunktides a ja b osutatud standardeid L-kategooria elektrisõidukite laadimispunktide jaoks tuleks ajakohastada. Punkti 1.3 alapunktis a osutatud standardi puhul on ajakohastamine vajalik pealkirja muutmise tõttu, et asendada viide „vahetatavuse nõuetele“. Punkti 1.3 alapunktis b osutatud standardi puhul on ajakohastamine vajalik mitme tehnilise täiustuse tegemiseks, sealhulgas standardis käsitlemata mõistete täpsustamiseks „ühilduvuse nõuete“ mõiste abil. Standardite asjakohaste osade uued versioonid on EN IEC 62196-2:2022 ja IEC 60884-1:2022. Punkti 1.3 pealkirja tuleks muuta ka selgitamaks, et seda punkti kohaldatakse määruse (EL) 2023/1804 kontekstis üksnes L-kategooria elektrisõidukite suhtes. Kuna käesoleva määrusega muudetakse määruse (EL) 2023/1804 II lisa punktide 1.1 ja 1.2 pealkirju, tuleks ka kõnealuse lisa punktis 1.3 viidata L-kategooria elektrisõidukite suhtes kohaldatavatele asjakohastele standardi osadele, mis käsitlevad vahelduvvoolul ja alalisvoolul töötavaid tava- ja kiirlaadimispunkte, kuna neid jätkuvalt kohaldatakse sellistele sõidukitele. Selleks et ära hoida praegu toimiva riistvara võimalikku asendamist, tuleks määruse (EL) 2023/1804 II lisa punktide 1.3.2 ja 1.3.3 kohasel üleminekul nende standardi osade uutele versioonidele EN IEC 62196-2:2022 ja EN IEC 62196-3:2022 uute paigaldatud ja renoveeritud laadimispunktide puhul järgida sama lähenemisviisi nagu kõnealuse lisa punktides 1.1 ja 1.2 käsitletud laadimispunktide puhul. Need muudatused määruse (EL) 2023/1804 II lisa punktide 1.1, 1.2 ja 1.3 pealkirjades ja kohaldamisalas on vajalikud selleks, et iga sõidukikategooria suhtes kohaldatavad standardid oleksid selgemalt esitatud.

(12) Elektrisõidukite laadimine 2. laadimisviisi kohaselt peaks olema võimalik iga liikmesriigi standardse pistikupesa kaudu. Seepärast tuleks määruse (EL) 2023/1804 II lisa punkti 1.1 ja punkti 1.3 alapunkti b kohaselt tagada laadimispunktide vastavus standardi osa IEC 60884-1:2022 kohastele pistikupesadele, kui need laadimispunktide pistikupesad vastavad laadimispunkti kasutuselevõtu liikmesriigi riiklikule süsteemile, mis põhineb standardi osal IEC 60884-1:2022. Tooted, sealhulgas elektrilaadimiseks ette nähtud pistikupesad peavad olema kooskõlas Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EL) 2023/988 ([4]).

(13) CEN ja Cenelec teatasid komisjonile, et pealkirja muutmise tõttu tuleks ajakohastada elektribusside tava- ja kiirlaadimispunktide standardeid, millele on osutatud määruse (EL) 2023/1804 II lisa punktis 1.4. Sellega asendatakse viide „vahetatavuse nõuetele“, mida standardis ei käsitletud, mõistega „ühilduvuse nõuded“. Standardite asjakohaste osade uued versioonid, mida tuleks kohaldada vähemalt selliste uute paigaldatud või renoveeritud laadimispunktide suhtes, on EN IEC 62196-2:2022 ja EN IEC 62196-3:2022. Selleks et ära hoida toimiva riistvara võimalikku asendamist, peaksid olemasolevad tava- ja kiirlaadimispunktid kuni nende renoveerimiseni jätkuvalt vastama asjakohastele standardiosadele EN IEC 62196-2:2017 ja EN IEC 62196-3:2014.

(14) Arvestades, et elektriliste raskeveokite laadimistaristut juba võetakse kasutusele, on vaja kehtestada asjakohased ühtsed tehnilised kirjeldused, et tagada sellise taristu koostalitlus. Kuni megavatt-laadimissüsteemi tehnilisi kirjeldusi sisaldavate asjakohaste lõplike standardite vastuvõtmiseni on vaja tagada koostalitluslik laadimistaristu, mis on võimeline elektrienergiaga varustama nii elektrilisi kergsõidukeid kui ka raskeveokeid. Selleks tuleks määruse (EL) 2023/1804 II lisa punkti 1.6 kohaselt varustada elektriliste kergsõidukite ja raskeveokite alalisvoolul töötavad kiirlaadimispunktid „Combo 2“ kombineeritud laadimissüsteemi sõiduki pistmikega 4. laadimisviisi jaoks, nagu on kirjeldatud standardi osas EN IEC 62196-3:2022. Seda standardit ei tuleks siiski kohaldada üksnes raskesõidukitele ette nähtud laadimistaristu suhtes, millel on ainult megavatt-laadimissüsteem, kuna asjakohased tehnilised kirjeldused lisatakse määrusesse (EL) 2023/1804 pärast seda, kui megavatt-laadimissüsteemi standardimistöö on lõpule viidud.

(15) CEN ja Cenelec teavitasid komisjoni standarditest, mida soovitatakse kohaldada elektriliste kergsõidukite induktiivseks staatiliseks juhtmeta laadimiseks ette nähtud laadimispunktide suhtes. Määruse (EL) 2023/1804 II lisa punkti 1.7 kohaselt tuleks nende laadimispunktide suhtes kohaldada standardiosasid EN IEC 61980-1:2021, IEN IEC 61980-2:2023 ja EN IEC 61980-3:2022.

(16) Selleks et kinnitada standardi EN IEC 61980 1., 2. ja 3. osa ohutut, turvalist ja koostalitluslikku rakendamist turul, katsetas komisjoni Teadusuuringute Ühiskeskus elektrisõidukite induktiivse staatilise juhtmeta laadimise jaoks välja töötatud juhtmeta energiaülekandesüsteemi prototüüpe vastavalt selle standardi vastavates osades kirjeldatud metoodikale. Katsetulemused kinnitavad, et juhtmeta energiaülekandesüsteemi prototüübid vastavad standardi EN IEC 61980 1., 2. ja 3. osa piirnormidele ning seetõttu on asjakohane lisada kõnealuse standardi viide määrusesse (EL) 2023/1804.

(17) CEN ja Cenelec teavitasid komisjoni standarditest, mida soovitatakse kohaldada elektriliste kergsõidukite ja raskeveokite dünaamilise maapealse elektritoite laadimistaristu suhtes, mis toimib voolu juhtivate rööbaste abil. Sellise laadimistaristu suhtes tuleks kohaldada tehnilist kirjeldust CLC/TS 50717:2022.

(18) CEN ja Cenelec teavitasid komisjoni standarditest, mida soovitatakse kohaldada üldsusele juurdepääsetavatele laadimispunktidele maanteesõidukite jaoks ette nähtud sõiduki ja võrgu vahelise side liidese suhtes, ja millele tuleks osutada määruse (EL) 2023/1804 II lisa punktis 2.1. Standardiosasid EN ISO 15118-1:2019, EN ISO 15118-2:2016, EN ISO 15118-3:2016, EN ISO 15118-4:2019 ja EN ISO 15118-5:2019 tuleks kohaldada vähemalt kõnealuste uute paigaldatud või renoveeritud laadimispunktide suhtes. Lisaks soovitasid CEN ja Cenelec, et üldsusele juurdepääsetavad maanteesõidukite laadimispunktid, mis on paigaldatud või renoveeritud alates 1. jaanuarist 2027, peaksid sõiduki ja võrgu vahelise side liidese osas vastama vähemalt standardi osale EN ISO 15118-20:2022. Lisaks

([4]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 10. mai 2023. aasta määrus (EL) 2023/988, milles käsitletakse üldist tooteohutust ja millega muudetakse Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrust (EL) nr 1025/2012 ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi (EL) 2020/1828 ning tunnistatakse kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiv 2001/95/EÜ ja nõukogu direktiiv 87/357/EMÜ (ELT L 135, 23.5.2023, lk 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj).

peaksid erakasutuses olevad maanteesõidukite laadimispunktid, mis on paigaldatud või renoveeritud alates 1. jaanuarist 2027, vastama 2. laadimisviisi puhul sõiduki ja võrgu vahelise side liidese osas vähemalt standardi osale EN IEC 61851-1:2019 ja 3. või 4. laadimisviisi puhul standardi osale EN ISO 15118-20:2022. Laadimispunktidele, mis peavad vastama uuemale ja keerukamale standardi osale EN ISO 15118-20:2022, on asjakohane näha ette mõistlik üleminekuperiood. Seepärast tuleks seda standardi osa kohaldada nende laadimispunktide suhtes alates 1. jaanuarist 2027.

(19) CEN ja Cenelec teatasid komisjonile, et praegu turul olevad elektrisõidukid on varustatud üksnes vastavalt standardi osale EN ISO 15118-2:2016. Seda kinnitasid säästva transpordi foorumi eksperdid. Standardi osast EN ISO 15118-2:2016 puuduvad mitmed asjakohased funktsioonid ja tehnilised võimalused nagu täiustatud nutilaadimine, kahesuunaline laadimine või mitme lepingu kasutamine „ühenda ja laadi“ (*plug-and-charge*) põhimõttega. Neid funktsioone käsitletakse standardi osas EN ISO 15118-20:2022. Seepärast on asjakohane nõuda, et liidus asuvad laadimispunktid peavad vastama ka standardile EN ISO 15118-2:2016, et lõppkasutajad, kellel on praegu standardile EN ISO 15118-2:2016 vastava varustusega elektrisõidukid, saaksid oma sõidukite kasutusea jooksul laadimispunkte kasutada. Koostalitluse eesmärgil tuleks seega määruse (EL) 2023/1804 II lisa punktidega 2.1.1 ja 2.1.2 tagada üldsusele juurdepääsetava laadimistaristu vastavus üheaegselt nii standardi osale EN ISO 15118-2:2016 kui ka standardi osale EN ISO 15118-20:2022, kuni turul saavutatakse täielik üleminek standardi osale EN ISO 15118-20:2022.

(20) Käesoleva määrusega teavitatakse algseadmete valmistajaid asjakohastest standarditest, mida kohaldatakse üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide ja erakasutuses olevate laadimispunktide suhtes. Kiire ülemineku tagamiseks peaksid algseadmete valmistajad uute elektrisõidukite turule toomisel selliseid standardeid arvesse võtma, ja kui see on tehniliselt võimalik, ajakohastama praegu turul olevaid elektrisõidukeid standardilt EN ISO 15118-2:2016 standardile EN ISO 15118-20:2022. Samuti, kui see on tehniliselt võimalik, peaksid laadimispunktide käitajad ajakohastama turul olemasolevaid laadimispunkte, et need toetaksid standardit EN ISO 15118-20:2022 lisaks standardile EN ISO 15118-2:2016 ja muudele võimalikele olemasolevatele madalatasemelistele sidelahendustele, näiteks impulsslaiusmodulatsioonile, mida on kirjeldatud standardis EN IEC 61851-1:2019.

(21) Et investeeringud üldsusele juurdepääsetavasse ja erakasutuses laadimistaristusse poleks asjatud, tuleks standardi EN ISO 15118 1.–5. osa või hilisemate laiendatud versioonide (nt EN ISO 15118-20:2022) rakendamisest vabastada olemasolevad 3. ja 4. laadimisviisi jaoks ette nähtud üldsusele juurdepääsetavad laadimispunktid, milles kasutatakse madalatasemelist sidet nagu impulsslaiusmodulatsioon ja mis on juba võimelised teabevahetuseks turul olevate elektrisõidukitega, mis on varustatud vastavalt standardile EN ISO 15118-2:2016. Olemasolevate üldsusele juurdepääsetavate madalatasemelist teabevahetust kasutavate laadimispunktide ajakohastamine kõrgetasemelise teabevahetuse jaoks, mida on kirjeldatud standardites EN ISO 15118-2 ja EN ISO 15118-20, võib nõuda tark- ja riistvara märkimisväärseid muudatusi, milleks võib olla vaja see toimiv taristu täielikult asendada. Seetõttu tuleks standardi EN ISO 15118 1.–5. osa kohaldada üksnes uute paigaldatud või renoveeritud üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide suhtes. Uusimat standardi osa EN ISO 15118-20:2022 ei tohiks selliste uute paigaldatud või renoveeritud laadimispunktide suhtes kohaldada enne 1. jaanuari 2027, et anda nende laadimispunktide jaoks mõistlik üleminekuperiood.

(22) Lisaks tuleks olemasolevad erakasutuses olevad, 2. laadimisviisi jaoks ette nähtud laadimispunktid, mis kasutavad madalatasemelisi sidelahendusi nagu impulsslaiusmodulatsioon ning juba suudavad täita põhilaadimisfunktsioone tavaliste kodumajapidamises kasutatavate pistikupesade abil ja vahetada teavet turul olevate elektrisõidukitega, mis on varustatud vastavalt standardile EN ISO 15118-2:2016, vabastada ka standardi EN ISO 15118 1.–5. osa või hilisemate laiendatud versioonide (nt ISO 15118-20:2022) kohaldamisest. Selle põhjuseks on asjaolu, et need standardid ei annaks praegu lõppkasutajale lisaväärtust. Seepärast tuleks määruse (EL) 2023/1804 II lisa punkti 2.1.3 alapunktis a osutatud standardi osa EN IEC 61851-1:2019 kohaldada uutele paigaldatud või renoveeritud, erakasutuses laadimispunktidele, mis on ette nähtud 2. laadimisviisi jaoks, alates 1. jaanuarist 2027. Lisaks, 3. ja 4. laadimisviisi jaoks ette nähtud erakasutuses laadimispunktide puhul, kus täiustatud laadimisfunktsioonid (nagu nutilaadimine ja kahesuunaline laadimine) on võimalikud ainult kõrgetasemelise side abil, ei peaks kohaldama kõnealuse lisa punkti 2.1.3 alapunktis b osutatud standardit EN ISO 15118-20:2022 sellistele uutele paigaldatud või renoveeritud laadimispunktidele enne 1. jaanuari 2027, et anda neile laadimispunktidele mõistlik üleminekuperiood.

(23) Konkreetselt elektrisõidukite 3. ja 4. laadimisviisi jaoks ette nähtud, nii üldsusele juurdepääsetavate kui ka erakasutuses laadimispunktide käitajad ja tootjad peaksid ette valmistama oma riist- ja tarkvara, et alates 1. jaanuarist 2027 kõigis uutes paigaldatud või renoveeritud laadimispunktides nõuetekohaselt toetada standardi osa EN ISO 15118-20:2022. Standardi osade EN ISO 15118-2 ja EN ISO 15118-20 üldine rakendamine peaks toimuma täielikult, samas tuleks nende kohaldamisel arvesse võtta kohustuslikke ja valikulisi funktsioone, mis on nendes standardi osades juba kindlaks määratud, nagu on asjakohane eri kasutusmallide ja laadimisviiside puhul. See lähenemisviis tagab, et neid standardi osi rakendatakse turvaliselt ja koostalitlusvõimeliselt ning seejuures võetakse asjakohaselt arvesse erinevaid käitamisolukordi.

(24) „Ühenda ja laadi“ (*plug-and-charge*) on tehniline lahendus, mida võimaldavad standardi osad EN ISO 15118-2:2016 ja EN ISO 15118-20:2022. Sellega nähakse ette elektrisõiduki ja laadimisjaama vaheline automaatne autentimine ja loa andmine. See võimaldab teostada laadimiskorda, mis põhineb lõppkasutaja ja liikuvusteenuse osutaja vahelisel lepingupõhisel maksel, sealhulgas arvetel esitataval teabel. Laadimiskorra teostamiseks peavad elektrisõidukijuhid üksnes ühendama laadimispunkti pistmiku elektrisõidukiga ja protsess algab automaatselt. „Ühenda ja laadi“ lahenduse kasutuselevõtt kogu liidus koos lõppkasutajate koostalitlusliku juurdepääsu võimalusega sellele kogu liidus peaks pakkuma täiendavaid võimalusi lihtsustada elektrisõidukite laadimisprotsessi ja parandada üldist kasutajakogemust.

(25) Kooskõlas standardi osades EN ISO 15118-2:2016 ja EN ISO 15118-20:2022 ette nähtud valikulisuse tasemega võivad üldsusele juurdepääsetavate laadimispunktide käitajad vabalt otsustada, kas nad pakuvad „ühenda ja laadi“ teenust või teisi asjakohaseid teenuseid nagu nutilaadimine ja kahesuunaline laadimine. „Ühenda ja laadi“ lahendusi tuleks rakendada koostalitluslikult kogu liidus, et pakkuda lihtsat ja sujuvat kasutajakogemust. Kogu liitu hõlmava koostalitluse ja turvalisuse eesmärgil peaksid kõik üldsusele juurdepääsetavad, vahelduvvoolul ja alalisvoolul töötavad elektriliste kergsõidukite ja raskeveokite laadimispunktid, mis on paigaldatud või renoveeritud alates 1. jaanuarist 2027 ja kus pakutakse automaatse autentimise ja loa andmise teenuseid, näiteks „ühenda ja laadi“ teenust, vastama nii standardile EN ISO 15118-2:2016 kui ka standardile EN ISO 15118-20:2022. Olemasolevatel üldsusele juurdepääsetavatel laadimispunktidel, mis pakuvad automaatse autentimise ja loa andmise teenuseid mõne muu lahendusega kui „ühenda ja laadi“ lahendus, mis põhineb standarditel EN ISO 15118-2:2016 ja EN ISO 15118-20:2022, tuleks lubada seda jätkata, kuni on saavutatud turu täielik üleminek. Määrusega (EL) 2023/1804 tuleks tagada „ühenda ja laadi“ lahenduse koostalitluslik ja turvaline rakendamine.

(26) Mõiste „paigaldatud“ all tuleks mõista kõigi asjakohaste laadimispunktide seadmete, sealhulgas riist- ja tarkvara ning nendega seotud elektritaristu, näiteks elektritoiteühenduste, trafode ja muude elektrisüsteemide esmakordset paikapanekut elektrisõidukite laadimiseks. See erineb laadimispunkti kasutuselevõtust, mille korral nõutaks ka seda, et laadimispunkt oleks täielikult toimiv ja lõppkasutajatele kättesaadav. Mõistet „renoveeritud“ tuleks mõista kui asjaomaste laadimispunktide seadmete olulist või täielikku asendamist. Regulaarseid hooldusuuendusi, sealhulgas konkreetsete komponentide, näiteks laadimiskaablite väljavahetamist, ei tuleks käsitada renoveerimisena. CEN ja Cenelec teatasid komisjonile, et standardi uue versiooni tõttu tuleks ajakohastada määruse (EL) 2023/1804 II lisa punktides 3.1 ja 3.3 osutatud standardit, milles käsitletakse vesinikutankimispunkte, mis väljastavad mootorsõidukite kütuseks gaasilist vesinikku, ja sellega seotud tankimisalgoritmi. Selliste tankimispunktide ja nendega seotud tankimisalgoritmide suhtes tuleks kohaldada standardit EN 17127:2024. CEN ja Cenelec teatasid komisjonile ka standardi, mida soovitatakse kohaldada raskeveokite jaoks gaasilist vesinikku (suruvesinikku) väljastavate tankimispunktide pistmike suhtes. Määruse (EL) 2023/1804 II lisa punkti 3.5 kohaselt tuleks nende tankimispunktide suhtes kohaldada standardit EN 17127:2024.

(27) Samuti tuleks muuta määruse (EL) 2023/1804 II lisa punkti 3.1 pealkirja, et ära hoida turu ebakindlust ja selgitada, et seda punkti kohaldatakse üksnes kergsõidukite jaoks gaasilist vesinikku (suruvesinikku) väljastavate tankimispunktide suhtes. Selle pealkirja muudatusega võimaldatakse paremini eristada kergsõidukite jaoks gaasilist vesinikku (suruvesinikku) väljastavate tankimispunktide konkreetseid tehnilisi kirjeldusi, millele on osutatud II lisa punktis 3.1, ning hoitakse ära kattumised raskeveokite tankimispunktide tehniliste kirjeldustega, millele on osutatud kõnealuse lisa punktis 3.5, seejuures säilitatakse sama kohaldamisala.

(28) Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga (EL) 2022/2555 ([5]) on sätestatud nõuded riikide suutlikkusele küberturvalisuse valdkonnas ning on nõutud, et liikmesriigid võtaksid vastu riiklikud küberturvalisuse strateegiad, samuti on kehtestatud küberturvalisuse alast riskijuhtimist ja teabejagamist käsitlevad normid ja kohustused. Kuna direktiiv (EL) 2022/2555 hõlmab laadimispunktide käitajaid kui kriitilise tähtsusega sektori osa, peaksid kõnealuse direktiivi kohaldamine ja määruses (EL) 2023/1804 sätestatud nõuded teineteist täiendama.

(29) Seepärast tuleks määrust (EL) 2023/1804 vastavalt muuta.

(30) Määruse (EL) 2023/1804 artikli 21 lõikes 6 on nõutud, et kõnealuse määruse II lisa muudatused, mis on vastu võetud delegeeritud õigusaktidega, sisaldaksid mõistlikke üleminekuperioode enne, kui selles sisalduvad nõuded muutuvad siduvaks. Seepärast tuleks käesoleva määrusega ette näha üldine edasilükatud kohaldamiskuupäev,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA MÄÄRUSE:

Artikkel 1

Määruse (EL) 2023/1804 II lisa muudetakse vastavalt käesoleva määruse lisale.

Artikkel 2

Käesolev määrus jõustub kahekümnendal päeval pärast selle avaldamist *Euroopa Liidu Teatajas*.

Seda kohaldatakse alates 8. jaanuarist 2026.

Käesolev määrus on tervikuna siduv ja vahetult kohaldatav kõikides liikmesriikides.

Brüssel, 2. aprill 2025

Komisjoni nimel
president
Ursula VON DER LEYEN

([5]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 14. detsembri 2022. aasta direktiiv (EL) 2022/2555, mis käsitleb meetmeid, millega tagada küberturvalisuse ühtlaselt kõrge tase kogu liidus, ja millega muudetakse määrust (EL) nr 910/2014 ja direktiivi (EL) 2018/1972 ning tunnistatakse kehtetuks direktiiv (EL) 2016/1148 (küberturvalisuse 2. direktiiv) (ELT L 333, 27.12.2022, lk 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

LISA

Määruse (EL) 2023/1804 II lisa muudetakse järgmiselt.

1) Lisatakse punkt 0:

„0. Mõisted:

Käesolevas lisas kasutatakse järgmisi mõisteid:

a) „paigaldatud“ – kõik asjakohased laadimispunktide seadmed, sealhulgas riist- ja tarkvara ning nendega seotud elektritaristu, näiteks elektritoiteühendused, trafod ja muud elektrisüsteemid on esmakordselt paika pandud elektrisõidukite laadimiseks;

b) „renoveeritud“ – asjaomaste laadimispunktide seadmed on oluliselt või täielikult asendatud.“

2) Punktid 1.1–1.4 asendatakse järgmisega:

„1.1. Elektriliste kergsõidukite tavalaadimispunktid:

— vahelduvvoolul töötavad elektriliste kergsõidukite tavalaadimispunktid, mis on paigaldatud või renoveeritud alates 8. jaanuarist 2026, tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt 2. tüüpi pistikupesade või sõiduki pistmikega 3. laadimisviisi jaoks, nagu on kirjeldatud standardis EN IEC 62196-2:2022, või kui nende võimsus on kuni 3,7 kW ja nende peamine otstarve on elektrisõidukite laadimine 2. laadimisviisi kohaselt, siis standardile IEC 60884-1:2022 vastavate pistikupesadega; vahelduvvoolul töötavad tavalaadimispunktid, mis on paigaldatud enne seda kuupäeva, peavad kuni nende renoveerimiseni jätkuvalt vastama standardile EN IEC 62196-2:2017;

— alalisvoolul töötavad elektriliste kergsõidukite tavalaadimispunktid, mis on paigaldatud või renoveeritud alates 8. jaanuarist 2026, tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt standardis EN IEC 62196-3:2022 kirjeldatud kombineeritud laadimissüsteemi „Combo 2“ sõiduki pistmikega 4. laadimisviisi jaoks; alalisvoolul töötavad tavalaadimispunktid, mis on paigaldatud enne seda kuupäeva, peavad kuni nende renoveerimiseni jätkuvalt vastama standardile EN IEC 62196-3:2014.

1.2. Elektriliste kergsõidukite kiirlaadimispunktid:

— vahelduvvoolul töötavad elektriliste kergsõidukite kiirlaadimispunktid, mis on paigaldatud või renoveeritud alates 8. jaanuarist 2026, tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt standardis EN IEC 62196-2:2022 kirjeldatud 2. tüüpi sõiduki pistmikega 3. laadimisviisi jaoks; vahelduvvoolul töötavad kiirlaadimispunktid, mis on paigaldatud enne seda kuupäeva, peavad kuni nende renoveerimiseni jätkuvalt vastama standardile EN IEC 62196-2:2017;

— alalisvoolul töötavad elektriliste kergsõidukite kiirlaadimispunktid, mis on paigaldatud või renoveeritud alates 8. jaanuarist 2026, tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt standardis EN IEC 62196-3:2022 kirjeldatud kombineeritud laadimissüsteemi „Combo 2“ sõiduki pistmikega 4. laadimisviisi jaoks; alalisvoolul töötavad kiirlaadimispunktid, mis on paigaldatud enne seda kuupäeva, peavad kuni nende renoveerimiseni jätkuvalt vastama standardile EN IEC 62196-3:2014.

1.3. L-kategooria elektrisõidukite laadimispunktid:

1.3.1. L-kategooria elektrisõidukite jaoks ette nähtud üldsusele juurdepääsetavad vahelduvvoolul töötavad laadimispunktid, mille väljundvõimsus on kuni 3,7 kW, tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt ühega järgmistest:

a) standardis EN IEC 62196-2:2022 kirjeldatud 3A tüüpi pistikupesad või sõiduki pistmikud (3. laadimisviisi jaoks);

b) standardile IEC 60884-1:2022 vastavad pistikupesad (1. või 2. laadimisviisi jaoks).

1.3.2. L-kategooria elektrisõidukite jaoks ette nähtud üldsusele juurdepääsetavad vahelduvvoolul töötavad laadimispunktid, mille väljundvõimsus on üle 3,7 kW ja mis on paigaldatud või renoveeritud alates 8. jaanuarist 2026, tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt 2. tüüpi pistikupesade või sõiduki pistmikega 3. laadimisviisi jaoks, nagu on kirjeldatud standardis EN IEC 62196-2:2022; L-kategooria elektrisõidukite jaoks ette nähtud üldsusele juurdepääsetavad vahelduvvoolul töötavad laadimispunktid, mille väljundvõimsus on üle 3,7 kW ja mis on paigaldatud enne seda kuupäeva, peavad kuni nende renoveerimiseni jätkuvalt vastama standardile EN IEC 62196-2:2017.

1.3.3. L-kategooria elektrisõidukite jaoks ette nähtud üldsusele juurdepääsetavad alalisvoolul töötavad tavalaadimispunktid ja kiirlaadimispunktid, mis on paigaldatud või renoveeritud alates 8. jaanuarist 2026, tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt standardis EN IEC 62196-3:2022 kirjeldatud kombineeritud laadimissüsteemi „Combo 2“ sõiduki pistmikega 4. laadimisviisi jaoks; üldsusele juurdepääsetavad alalisvoolul töötavad tavalaadimispunktid ja kiirlaadimispunktid, mis on paigaldatud enne seda kuupäeva, peavad kuni nende renoveerimiseni jätkuvalt vastama standardile EN IEC 62196-3:2014.

1.4. Elektribusside tavalaadimispunktid ja kiirlaadimispunktid:

— vahelduvvoolul töötavad elektribusside tavalaadimispunktid ja kiirlaadimispunktid, mis on paigaldatud või renoveeritud alates 8. jaanuarist 2026, tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt standardis EN IEC 62196-2:2022 kirjeldatud 2. tüüpi pistmikega 3. laadimisviisi jaoks; vahelduvvoolul töötavad tavalaadimispunktid ja kiirlaadimispunktid, mis on paigaldatud enne seda kuupäeva, peavad kuni nende renoveerimiseni jätkuvalt vastama standardile EN IEC 62196-2:2017;

— alalisvoolul töötavad elektribusside tavalaadimispunktid ja kiirlaadimispunktid, mis on paigaldatud või renoveeritud alates 8. jaanuarist 2026, tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt standardis EN IEC 62196-3:2022 kirjeldatud kombineeritud laadimissüsteemi „Combo 2“ sõiduki pistmikega 4. laadimisviisi jaoks; alalisvoolul töötavad tavalaadimispunktid ja kiirlaadimispunktid, mis on paigaldatud enne seda kuupäeva, peavad kuni nende renoveerimiseni jätkuvalt vastama standardile EN IEC 62196−3:2014.“

3) Punktid 1.6 ja 1.7 asendatakse järgmisega:

„1.6. Elektriliste raskeveokite kiirlaadimispunktid:

— alalisvoolul töötavad kiirlaadimispunktid laadimistaristu jaoks, millega on võimalik elektriga varustada nii elektrilisi kergsõidukeid kui ka elektrilisi raskeveokeid, tuleb koostalitluse eesmärgil varustada vähemalt kombineeritud laadimissüsteemi „Combo 2“ sõiduki pistmikega 4. laadimisviisi jaoks, nagu on kirjeldatud standardis EN IEC 62196-3:2022.

1.7. Elektriliste kergsõidukite induktiivse staatilise juhtmevaba laadimise tehniline kirjeldus:

elektriliste kergsõidukite laadimispunktid, mis on ette nähtud induktiivseks staatiliseks juhtmeta laadimiseks, peavad koostalitluse eesmärgil vastama järgmistele standarditele:

— EN IEC 61980-1:2021 „Electric vehicle wireless power transfer (WPT) systems – Part 1: General requirements“;

— EN IEC 61980-2:2023 „Electric vehicle wireless power transfer (WPT) systems – Part 2: Specific requirements for magnetic field wireless power transfer (MF-WPT) system communication and activities“;

— EN IEC 61980-3:2022 „Electric vehicle wireless power transfer (WPT) systems – Part 3: Specific requirements for magnetic field wireless power transfer (MF-WPT) systems“.“

4) Punkt 1.14 asendatakse järgmisega:

„1.14. Elektriteede süsteemi tehniline kirjeldus: elektriliste kergsõidukite ja elektriliste raskeveokite dünaamiline maapealne energiavarustus voolu juhtivate rööbaste abil:

vahelduvvoolul ja alalisvoolul töötav laadimistaristu, mis on ette nähtud elektriteede süsteemile (ERS) maapealse vooluvõtturiga varustatud elektriliste kergsõidukite ja elektriliste raskeveokite dünaamiliseks maapealseks energiavarustuseks voolu juhtivate rööbaste abil, peab koostalitluse eesmärgil vastama standardile

— CLC/TS 50717:2022 „Technical requirements for current collectors for ground-level feeding system on road vehicles in operation“.“

5) Punkt 2.1 asendatakse järgmisega:

„2.1. Elektrisõiduki ja laadimispunkti vahelise teabevahetuse (sõiduki ja võrgu vaheline side) tehniline kirjeldus:

2.1.1. vahelduvvoolul ja alalisvoolul töötavad, üldsusele juurdepääsetavad elektriliste kergsõidukite ja elektriliste raskeveokite laadimispunktid, mis on paigaldatud või renoveeritud alates 8. jaanuarist 2026, peavad koostalitluse eesmärgil vastama vähemalt järgmistele standarditele:

— EN ISO 15118-1:2019 „Road vehicles – Vehicle to grid communication interface Part 1: General information and use-case definition“;

— EN ISO 15118-2:2016 „Road vehicles – Vehicle to grid communication Interface Part 2: Network and application protocol requirements“;

— EN ISO 15118-3:2016 „Road vehicles – Vehicle to grid communication interface Part 3: Physical and data link layer requirements“;

— EN ISO 15118-4:2019 „Road vehicles – Vehicle to grid communication interface Part 4: Network and application protocol conformance test“;

— EN ISO 15118-5:2019 „Road vehicles – Vehicle to grid communication interface – Part 5: Physical layer and data link layer conformance test“.

2.1.2. Vahelduvvoolul ja alalisvoolul töötavad, üldsusele juurdepääsetavad elektriliste kergsõidukite ja elektriliste raskeveokite laadimispunktid, mis on paigaldatud või renoveeritud 1. jaanuaril 2027 või hiljem, peavad koostalitluse eesmärgil vastama vähemalt standardile EN ISO 15118-20:2022 „Road vehicles – Vehicle-to-grid communication interface – Part 20: 2nd generation network layer and application layer requirements“. Kui sellised laadimispunktid pakuvad automaatseid autentimise ja loa andmise teenuseid, näiteks „ühenda ja laadi“ (*plug-and-charge*) teenuseid, peavad nad koostalitluse ja turvalisuse eesmärgil vastama nii standardile EN ISO 15118-2:2016 kui ka standardile EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3. Vahelduvvoolul ja alalisvoolul töötavad, erakasutuses olevad elektriliste kergsõidukite ja elektriliste raskeveokite laadimispunktid, mis on paigaldatud või renoveeritud 1. jaanuaril 2027 või hiljem, peavad koostalitluse eesmärgil vastama vähemalt järgmistele standarditele:

a) EN IEC 61851-1:2019 „Electric vehicle conductive charging system – Part 1: General requirements“ (2. laadimisviisi jaoks);

b) EN ISO 15118-20:2022 „Road vehicles – Vehicle to grid communication interface – Part 20: 2nd generation network layer and application layer requirements“ (3. või 4. laadimisviisi jaoks).“

6) Punkt 3.1 asendatakse järgmisega:

„3.1. Kergsõidukite gaasilise vesiniku (suruvesiniku) tankimispunktide pistmike tehniline kirjeldus peab koostalitluse eesmärgil vastama vähemalt standardis EN 17127:2024 kirjeldatud koostalitlusnõuetele.“

7) Punkt 3.3 asendatakse järgmisega:

„3.3. Vesinikutankimisalgoritm peab vastama standardi EN 17127:2024 nõuetele.“

8) Punkt 3.5 asendatakse järgmisega:

„3.5. Raskeveokite gaasilise vesiniku (suruvesiniku) tankimispunktide pistmike tehniline kirjeldus peab koostalitluse eesmärgil vastama vähemalt standardis EN 17127:2024 kirjeldatud nõuetele.“