Úradný vestník
Európskej únie

SK
Séria L

2025/656

18.6.2025

DELEGOVANÉ NARIADENIE KOMISIE (EÚ) 2025/656

z 2. apríla 2025,

ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804, pokiaľ ide o normy pre bezdrôtové nabíjanie, elektrické cestné systémy, spojenie vozidlo-sieť a dodávky vodíka pre vozidlá cestnej dopravy

EURÓPSKA KOMISIA,

so zreteľom na Zmluvu o fungovaní Európskej únie,

so zreteľom na nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/1804 z 13. septembra 2023 o zavádzaní infraštruktúry pre alternatívne palivá a o zrušení smernice 2014/94/EÚ ([1]), a najmä na jeho článok 21 ods. 3,

keďže:

(1) Komisia môže zmeniť prílohu II o technických špecifikáciách k nariadeniu (EÚ) 2023/1804, aby zaviedla nové technické špecifikácie alebo aktualizovala odkazy na normy stanovené v uvedenej prílohe s cieľom umožniť úplnú technickú interoperabilitu nabíjacej a čerpacej infraštruktúry, pokiaľ ide o fyzické pripojenia, komunikáciu a prístup pre osoby so zníženou pohyblivosťou.

(2) Podľa článku 21 ods. 2 nariadenia (EÚ) 2023/1804 môže Komisia požiadať európske normalizačné organizácie (ESO) o vypracovanie návrhu európskych noriem, v ktorých sa vymedzia technické špecifikácie pre oblasti uvedené v prílohe II k uvedenému nariadeniu, pre ktoré Komisia neprijala žiadne spoločné technické špecifikácie.

(3) V roku 2022 Komisia podľa článku 10 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 ([2]) požiadala Európsky výbor pre normalizáciu (CEN) a Európsky výbor pre normalizáciu v elektrotechnike (Cenelec), aby vypracovali a prijali vhodné európske normy, pokiaľ ide o komunikáciu, dodávky elektriny a vodíka v cestnej a námornej doprave a vo vnútrozemskej plavbe (M-581) ([3]).

(4) Listom zo 17. júla 2024 výbory CEN a Cenelec informovali Komisiu, že niekoľko požadovaných normalizačných prác bolo dokončených. CEN a Cenelec odporučili Komisii, aby tieto normy zahrnula do príslušného právneho rámca Únie. Technické špecifikácie uvedené v prílohe II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 by mali zohľadňovať uvedené odporúčania.

(5) S cieľom umožniť bezproblémové používanie vozidiel na alternatívne palivá v celej Únii by technické ustanovenia týkajúce sa interoperability mali striktne odkazovať na kapacitu verejne prístupných aj súkromných nabíjacích bodov a čerpacích miest pre alternatívne palivá na dodávku energie, ktorá je kompatibilná so všetkými príslušnými technológiami vozidiel.

(6) Technické špecifikácie týkajúce sa nabíjacích bodov na bežné nabíjanie elektrických vozidiel jednosmerným prúdom sú v súčasnosti zahrnuté v bode 1.2 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804, ktorý sa týka technických špecifikácií pre nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie, pričom by mali byť zahrnuté do bodu 1.1 prílohy II. Názvy bodov 1.1 a 1.2 by sa takisto mali zmeniť, aby sa spresnilo, že sa vzťahujú len na ľahké úžitkové elektrické vozidlá.

([1]) Ú. v. EÚ L 234, 22.9.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj.

([2]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 z 25. októbra 2012 o európskej normalizácii, ktorým sa menia a dopĺňajú smernice Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a smernice Európskeho parlamentu a Rady 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES a 2009/105/ES a ktorým sa zrušuje rozhodnutie Rady 87/95/EHS a rozhodnutie Európskeho parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Ú. v. EÚ L 316, 14.11.2012, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj).

([3]) Vykonávacie rozhodnutie Komisie o mandáte na tvorbu normy pre európske normalizačné organizácie, pokiaľ ide o komunikáciu, dodávky elektriny a vodíka v cestnej a námornej doprave a vo vnútrozemskej plavbe, na podporu smernice 2014/94/EÚ a jej plánovanú revíziu v rámci balíka Fit for 55 (M-581) [C(2022) 1710].

(7) Výbory CEN a Cenelec informovali Komisiu, že normy pre nabíjacie body na bežné a vysokovýkonné nabíjanie elektrických vozidiel zahrnuté v bodoch 1.1 a 1.2 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 by sa mali aktualizovať z dôvodu zmeny názvu. Účelom je nahradiť výraz „požiadavky na zameniteľnosť“, ktoré sa v norme neriešili, výrazom „požiadavky na kompatibilitu“. Nové verzie príslušných častí normy, ktoré by sa mali vzťahovať aspoň na tieto novonainštalované alebo obnovené nabíjacie body, sú EN IEC 62196-2:2022 a EN IEC 62196-3:2022. S cieľom zabrániť eventuálnej výmene v súčasnosti fungujúceho hardvéru by existujúce nabíjacie body na bežné a vysokovýkonné nabíjanie mali naďalej spĺňať príslušné časti normy EN IEC 62196-2:2017 a EN IEC 62196-3:2014 až do ich obnovy.

(8) V časti normy EN IEC 61851-1:2019 sa opisujú štyri možné režimy nabíjania (režimy 1, 2, 3 a 4). Tieto režimy nabíjania poskytujú dôležité prevádzkové charakteristiky, funkcie a technické podmienky súvisiace s nabíjacím bodom, ako sú aspekty elektrickej bezpečnosti a prevádzkové charakteristiky, ktoré musia elektrické vozidlá spĺňať, aby sa mohli bezpečne a úspešne nabíjať. V záujme jednoduchého výkladu trhu by sa do nariadenia (EÚ) 2023/1804 mali spolu s príslušnými normami zahrnúť rôzne režimy nabíjania súvisiace s normami pre nabíjacie body stanovenými v prílohe II k uvedenému nariadeniu.

(9) Výbory CEN a Cenelec informovali Komisiu, že na účely interoperability by sa malo povoliť, aby súkromné nabíjacie body na bežné nabíjanie elektrických vozidiel striedavým prúdom boli vybavené aj zásuvkami pre režim nabíjania 2 v súlade s normou IEC 60884-1:2022. Časť 1 uvedenej normy by sa mala vzťahovať na zástrčky a pevné alebo prenosné zásuvky na nabíjanie len striedavým prúdom, určené na používanie v domácnostiach a na podobné účely, či už v interiéri, alebo vonku, pričom režim 2 zahŕňa ovládacie a ochranné zariadenie zabudované v kábli (IC-CPD), ktoré zabezpečuje ochranu, ovládanie a bezpečné nastavenie výkonu.

(10) Vymedzenie pojmu „nabíjací bod“ v článku 2 bode 48 nariadenia (EÚ) 2023/1804 sa vzťahuje na zariadenia s výkonom najviac 3,7 kW, ktorých primárnym účelom je nabíjanie elektrických vozidiel v režime 2. Predmetné zariadenia by sa preto mali takisto zahrnúť do bodu 1.1 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804. Na účely interoperability by súkromné nabíjacie body na bežné nabíjanie striedavým prúdom, ktorých primárnym účelom je nabíjanie elektrických vozidiel, mali byť vybavené minimálne zásuvkami alebo nabíjacími konektormi typu 2 pre režim nabíjania 3 podľa normy EN IEC 62196-2:2022. Prípadne, ak je ich nabíjací výkon menší ako alebo rovný 3,7 kW a ich primárnym účelom je nabíjanie elektrických vozidiel výlučne v režime 2, mali by byť vybavené minimálne zásuvkami pre režim nabíjania 2 v súlade s normou IEC 60884-1:2022.

(11) Výbory CEN a Cenelec informovali Komisiu, že normy pre nabíjacie body pre elektrické vozidlá kategórie L zahrnuté v bode 1.3 písm. a) a b) prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 by sa mali aktualizovať. Pokiaľ ide o normu v bode 1.3 písm. a), aktualizácia je potrebná vzhľadom na zmenu názvu, aby sa nahradil výraz „požiadavky na zameniteľnosť“. Pokiaľ ide o normu v bode 1.3 písm. b), aktualizácia je potrebná na začlenenie niekoľkých technických zlepšení vrátane spresnenia vymedzenia pojmov, ktoré sa v norme neriešia, prostredníctvom výrazu „požiadavky na kompatibilitu“. Nové verzie príslušných častí noriem sú EN IEC 62196-2:2022 a IEC 60884-1:2022. Názov bodu 1.3 by sa mal zmeniť aj preto, aby sa objasnilo, že v kontexte nariadenia (EÚ) 2023/1804 sa uplatňuje len na elektrické vozidlá kategórie L. Keďže týmto nariadením sa menia názvy bodov 1.1 a 1.2 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804, príslušné časti normy pre nabíjacie body na bežné a vysokovýkonné nabíjanie striedavým a jednosmerným prúdom, ktoré sa uplatňovali na elektrické vozidlá kategórie L, by sa mali uvádzať aj v bode 1.3 uvedenej prílohy, keďže sa naďalej uplatňujú na dané vozidlá. Aby sa zabránilo eventuálnej výmene v súčasnosti fungujúceho hardvéru, prechod uvedených častí normy na nové verzie EN IEC 62196-2:2022 a EN IEC 62196-3:2022 v prípade novonainštalovaných a obnovených nabíjacích bodov na základe bodov 1.3.2 a 1.3.3 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 by sa mal riadiť rovnakým prístupom ako v prípade nabíjacích bodov na základe bodov 1.1 a 1.2 uvedenej prílohy. Na dosiahnutie zrozumiteľnejšej prezentácie noriem uplatniteľných na každú kategóriu vozidiel sú nevyhnutné zmeny názvov a rozsahu pôsobnosti bodov 1.1, 1.2 a 1.3 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804.

(12) Nabíjanie elektrických vozidiel v režime 2 by malo byť možné v každom členskom štáte s použitím štandardnej zásuvky. Preto by sa mal zabezpečiť súlad nabíjacích bodov so zásuvkami podľa časti normy IEC 60884-1:2022, ako sa vyžaduje podľa bodov 1.1 a 1.3 písm. b) prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804, ak sú zásuvky nabíjacích bodov na základe časti normy IEC 60884-1:2022 v súlade s vnútroštátnym systémom členského štátu, kde je nabíjací bod zavádzaný. Výrobky vrátane zásuviek na elektrické nabíjanie majú byť v súlade s nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/988 ([4]).

(13) Výbory CEN a Cenelec informovali Komisiu, že normy na bežné a vysokovýkonné nabíjanie elektrických autobusov zahrnuté v bode 1.4 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 by sa mali aktualizovať z dôvodu zmeny názvu. Týmto sa má nahradiť výraz „požiadavky na zameniteľnosť“, ktoré sa v norme neriešili, výrazom „požiadavky na kompatibilitu“. Novými verziami príslušných častí normy, ktoré by sa mali uplatňovať aspoň na tieto novonainštalované alebo obnovené nabíjacie body, sú EN IEC 62196-2:2022 a EN IEC 62196-3:2022. S cieľom zabrániť eventuálnej výmene v súčasnosti fungujúceho hardvéru by existujúce nabíjacie body na bežné a vysokovýkonné nabíjanie mali naďalej spĺňať príslušné časti normy EN IEC 62196-2:2017 a EN IEC 62196-3:2014 až do ich obnovy.

(14) Vzhľadom na už prebiehajúce zavádzanie nabíjacej infraštruktúry určenej pre ťažké úžitkové elektrické vozidlá treba stanoviť príslušné spoločné technické špecifikácie na zabezpečenie interoperability takejto infraštruktúry. Až do prijatia príslušných konečných noriem obsahujúcich technické špecifikácie megawattového systému nabíjania je potrebné zabezpečiť interoperabilitu nabíjacej infraštruktúry schopnej dodávať elektrinu ľahkým aj ťažkým úžitkovým elektrickým vozidlám. Na tento účel by podľa bodu 1.6 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 mali byť nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie ľahkých a ťažkých úžitkových elektrických vozidiel jednosmerným prúdom vybavené nabíjacími konektormi kombinovaného systému nabíjania „Combo 2“ pre režim nabíjania 4, ako sa opisuje v časti normy EN IEC 62196-3:2022. Uvedená norma by sa však nemala uplatňovať na nabíjaciu infraštruktúru určenú výlučne pre ťažké úžitkové vozidlá a vybavenú výlučne megawattovým systémom nabíjania, keďže príslušné technické špecifikácie budú zavedené v nariadení (EÚ) 2023/1804 po dokončení normalizačnej práce na účely megawattového systému nabíjania.

(15) Výbory CEN a Cenelec informovali Komisiu o normách, ktoré sa odporúča uplatňovať na nabíjacie body na indukčné statické bezdrôtové nabíjanie ľahkých úžitkových elektrických vozidiel. Podľa bodu 1.7 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 by sa na tieto nabíjacie body mali uplatňovať časti normy EN IEC 61980-1:2021, IEN IEC 61980-2:2023 a EN IEC 61980-3:2022.

(16) S cieľom potvrdiť bezpečné, chránené a interoperabilné vykonávanie na trhu, pokiaľ ide o časti 1, 2 a 3 normy EN IEC 61980, Spoločné výskumné centrum Komisie skúšalo prototypy systému bezdrôtového prenosu energie vyvinuté pre indukčné statické bezdrôtové nabíjanie ľahkých úžitkových elektrických vozidiel v súlade s metodikami stanovenými v uvedených častiach normy. Výsledky skúšok potvrdzujú, že prototypy systému bezdrôtového prenosu energie spĺňajú hraničné hodnoty častí 1, 2 a 3 normy EN IEC 61980, a preto je vhodné uvedenú normu zaviesť do nariadenia (EÚ) 2023/1804.

(17) Výbory CEN a Cenelec informovali Komisiu o normách, ktoré sa odporúča uplatňovať na nabíjaciu infraštruktúru pre pozemný zdroj dynamického napájania prostredníctvom vodivých koľajníc pre ľahké a ťažké úžitkové elektrické vozidlá. Na takúto nabíjaciu infraštruktúru by sa mala uplatňovať technická špecifikácia CLC/TS 50717:2022.

(18) Výbory CEN a Cenelec informovali Komisiu o normách, ktoré sa odporúča uplatňovať na verejne prístupné nabíjacie body pre komunikačné rozhranie vozidlo-sieť v prípade cestných vozidiel, ktoré by sa mali stanoviť v bode 2.1 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804. Časti normy EN ISO 15118-1:2019, EN ISO 15118-2:2016, EN ISO 15118-3:2016, EN ISO 15118-4:2019 a EN ISO 15118-5:2019 by sa mali vzťahovať aspoň na tieto novonainštalované alebo obnovené nabíjacie body. Výbory CEN a Cenelec okrem toho odporučili, aby verejne prístupné nabíjacie body pre komunikačné rozhranie vozidlo-sieť v prípade cestných vozidiel nainštalované alebo obnovené od 1. januára 2027 spĺňali aspoň normu časť EN ISO 15118-20:2022. Okrem toho by súkromné nabíjacie body pre komunikačné rozhranie vozidlo-sieť v prípade cestných vozidiel nainštalované alebo obnovené

([4]) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2023/988 z 10. mája 2023 o všeobecnej bezpečnosti výrobkov, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 1025/2012 a smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2020/1828 a zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2001/95/ES a smernica Rady 87/357/EHS (Ú. v. EÚ L 135, 23.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj).

od 1. januára 2027 mali spĺňať aspoň normu časť EN IEC 61851-1:2019 pre režim nabíjania 2 a normu časť EN ISO 15118-20:2022 pre režim nabíjania 3 alebo 4. V prípade nabíjacích bodov, ktoré musia spĺňať novšiu a komplexnejšiu normu časť EN ISO 15118-20:2022, je vhodné poskytnúť primerané prechodné obdobie. Uvedená časť normy by sa preto mala na tieto nabíjacie body uplatňovať od 1. januára 2027.

(19) Výbory CEN a Cenelec Komisiu informovali, že elektrické vozidlá aktuálne na trhu sú vybavené len podľa normy časť EN ISO 15118-2:2016. Potvrdili to aj experti z Fóra pre udržateľnú dopravu. Norma časť EN ISO 15118-2:2016 neobsahuje niekoľko relevantných prvkov a technických možností, ako je pokročilé inteligentné nabíjanie, obojsmerné nabíjanie alebo viaczmluvné riešenia pre technológiu „plug-and-charge“ (zapoj a nabíjaj). Na tieto prvky sa vzťahuje norma časť EN ISO 15118-20:2022. S cieľom zabezpečiť, aby koncoví používatelia s elektrickými vozidlami, ktoré sú v súčasnosti vybavené podľa normy EN ISO 15118-2:2016, mohli počas životnosti svojich vozidiel využívať nabíjacie body, je preto vhodné, aby uvedené nabíjacie body v Únii takisto spĺňali normu EN ISO 15118-2:2016. Na účely interoperability by sa preto podľa bodov 2.1.1 a 2.1.2 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 mala vo verejne prístupnej nabíjacej infraštruktúre zabezpečiť koexistencia oboch častí normy EN ISO 15118-2:2016 aj normy EN ISO 15118-20:2022, kým sa nedosiahne úplný prechod trhu na normu časť EN ISO 15118-20:2022.

(20) Výrobcovia pôvodného zariadenia sú týmto nariadením informovaní o príslušných normách uplatniteľných na verejne prístupné a súkromné nabíjacie body. S cieľom zabezpečiť rýchly prechod z normy EN ISO 15118-2:2016 na normu EN ISO 15118-20:2022 by výrobcovia mali takéto normy pri uvádzaní nových elektrických vozidiel na trh zohľadniť a, ak je to technicky možné, aktualizovať existujúce elektrické vozidlá, ktoré sú v súčasnosti na trhu. Podobne, ak je to technicky možné, prevádzkovatelia nabíjacích bodov by mali aktualizovať existujúce nabíjacie body na trhu tak, aby popri norme EN ISO 15118-2:2016 podporovali aj normu EN ISO 15118-20:2022 a iné potenciálne existujúce nízkoúrovňové komunikačné riešenia, ako je modulácia šírky impulzu, ako sa opisuje v norme EN IEC 61851-1:2019.

(21) S cieľom zabrániť uviaznutým investíciám do verejnej a súkromnej nabíjacej infraštruktúry by sa existujúce verejne prístupné nabíjacie body pre režimy nabíjania 3 a 4 využívajúce nízkoúrovňovú komunikáciu, ako je modulácia šírky impulzu, ktoré už dokážu komunikovať s elektrickými vozidlami na trhu vybavenými podľa normy EN ISO 15118-2:2016, mali vyňať z vykonávania častí 1 až 5 normy EN ISO 15118 alebo následných rozšírených verzií, ako je EN ISO 15118-20:2022. Modernizácia existujúcich verejne prístupných nabíjacích bodov využívajúcich nízkoúrovňovú komunikáciu na vysokoúrovňovú komunikáciu, ako sa opisuje v normách EN ISO 15118-2 a EN ISO 15118-20, by si mohla vyžadovať významné zmeny softvéru a hardvéru, čo by mohlo viesť k potrebe úplnej výmeny tejto funkčnej infraštruktúry. Preto by sa časti 1 až 5 normy EN ISO 15118 mali uplatňovať len na novonainštalované alebo obnovené verejne prístupné nabíjacie body. Najnovšia časť normy EN ISO 15118-20:2022 by sa nemala uplatňovať na takéto novonainštalované alebo obnovené nabíjacie body do 1. januára 2027, aby sa daným nabíjacím bodom poskytlo primerané prechodné obdobie.

(22) Okrem toho v prípade existujúcich súkromných nabíjacích bodov pre režim nabíjania 2 by sa nízkoúrovňové riešenia komunikácie, ako je modulácia šírky impulzu, ktoré už dokážu zvládnuť základné nabíjacie funkcie s bežnými zásuvkami pre domácnosť a komunikovať s elektrickými vozidlami na trhu vybavenými podľa normy EN ISO 15118-2:2016, takisto mali vyňať z vykonávania častí 1 až 5 normy EN ISO 15118 alebo následných rozšírených verzií, ako je ISO 15118-20:2022. Dôvodom je, že uvedené normy by v súčasnosti koncovému používateľovi nepriniesli žiadnu pridanú hodnotu. Preto by sa norma časť EN IEC 61851-1:2019 zahrnutá v bode 2.1.3 písm. a) prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 mala od 1. januára 2027 uplatňovať na novonainštalované alebo obnovené súkromné nabíjacie body pre režim nabíjania 2. Okrem toho, pokiaľ ide o súkromné nabíjacie body pre režimy nabíjania 3 a 4, v ktorých sú pokročilé nabíjacie prvky, ako je inteligentné a obojsmerné nabíjanie, aktivované len prostredníctvom vysokoúrovňovej komunikácie, by sa časť normy EN ISO 15118-20:2022 zahrnutá v bode 2.1.3 písm. b) uvedenej prílohy nemala do 1. januára 2027 uplatňovať na takéto novonainštalované alebo obnovené nabíjacie body, aby sa daným nabíjacím bodom poskytlo primerané prechodné obdobie.

(23) Prevádzkovatelia a výrobcovia verejne prístupných aj súkromných nabíjacích bodov elektrických vozidiel osobitne pre režimy nabíjania 3 a 4 by mali pripraviť a vybaviť ich hardvér a softvér na účely riadnej podpory normy časti EN ISO 15118-20:2022 od 1. januára 2027 vo všetkých novonainštalovaných alebo obnovených nabíjacích bodoch. Celkové vykonávanie častí normy EN ISO 15118-2 a EN ISO 15118-20 by sa malo uskutočňovať v plnom rozsahu, pričom pri ich uplatňovaní by sa mali zohľadňovať povinné a voliteľné funkcionality, ktoré sú už vymedzené v rámci týchto častí normy a ktoré sú relevantné pre rôzne prípady použitia a spôsoby nabíjania. Týmto prístupom sa zaisťuje zabezpečené a interoperabilné vykonávanie častí normy a zároveň sa primerane riešia rôzne prevádzkové scenáre.

(24) „Plug-and-charge“ je technologické riešenie umožnené v rámci normy častí EN ISO 15118-2:2016 a EN ISO 15118-20:2022. Zabezpečuje automatickú autentifikáciu a autorizáciu medzi elektrickým vozidlom a nabíjacou stanicou. To umožňuje uskutočniť operáciu nabíjania na základe platby na základe zmluvy medzi koncovým používateľom a poskytovateľom služieb mobility vrátane fakturačných informácií. Na uskutočnenie operácie nabíjania stačí, aby všetci vodiči elektrických vozidiel pripojili konektor nabíjacieho bodu do elektrického vozidla a proces sa spustí automaticky. Celoúnijné vykonávanie technológie „plug-and-charge“ a možnosť pre koncových používateľov mať k nej prístup interoperabilným spôsobom v celej Únii by mali predstavovať ďalšie príležitosti na zjednodušenie procesu nabíjania elektrických vozidiel a zlepšenie celkového používateľského zážitku.

(25) Prevádzkovatelia verejne prístupných nabíjacích bodov sa môžu dobrovoľne rozhodnúť, či ponúknu služby „plug-and-charge“ alebo iné relevantné služby, ako napr. inteligentné a obojsmerné nabíjanie, v súlade s úrovňou voliteľnosti stanovenou v častiach normy EN ISO 15118-2:2016 a EN ISO 15118-20:2022. Technológia „plug-and-charge“ by sa mala v celej Únii vykonávať interoperabilným spôsobom, aby sa zabezpečili jednoduché a bezproblémové skúsenosti používateľov. Na účely interoperability a bezpečnostnej ochrany v celej Únii by všetky verejne prístupné nabíjacie body poskytujúce striedavý a jednosmerný prúd ľahkým a ťažkým úžitkovým elektrickým vozidlám nainštalované alebo obnovené od 1. januára 2027, ktoré ponúkajú služby automatickej autentifikácie a autorizácie, ako je technológia „plug-and-charge“, mali spĺňať normu časť EN ISO 15118-2:2016 aj normu časť EN ISO 15118-20:2022. Existujúce verejne prístupné nabíjacie body poskytujúce služby automatickej autentifikácie a autorizácie s iným riešením ako technológia „plug-and-charge“ na základe noriem EN ISO 15118-2:2016 a EN ISO 15118-20:2022 by mali mať povolenie v tom pokračovať, až kým sa nedosiahne úplný prechod trhu. Takéto interoperabilné a chránené vykonávanie technológie „plug-and-charge“ by sa malo zabezpečiť nariadením (EÚ) 2023/1804.

(26) Pojem „nainštalovaný“ by sa mal chápať ako prvé umiestnenie všetkých príslušných zariadení nabíjacích bodov vrátane hardvéru, softvéru a súvisiacej elektrickej infraštruktúry, ako sú elektrické napájacie prípojky, transformátory a iné elektrické systémy, s cieľom umožniť nabíjanie elektrických vozidiel. Líši sa od zavádzania nabíjacieho bodu, kde by sa zároveň vyžadovalo, aby bol plne funkčný a dostupný pre koncových používateľov. Pojem „obnovený“ by sa mal chápať ako významná alebo úplná výmena príslušného zariadenia nabíjacieho bodu. Pravidelné údržbové aktualizácie vrátane výmeny špecifických komponentov, ako sú nabíjacie káble, by sa nemali považovať za obnovu. Výbory CEN a Cenelec informovali Komisiu, že norma pre čerpacie miesta, ktoré vydávajú plynný vodík používaný ako palivo v motorových vozidlách, a súvisiaci algoritmus čerpania uvedený v bodoch 3.1 a 3.3 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 by sa mali aktualizovať z dôvodu novej verzie normy. Na uvedené čerpacie miesta a súvisiace algoritmy čerpania by sa mala uplatňovať norma EN 17127:2024. Výbory CEN a Cenelec informovali Komisiu aj o norme, ktorá sa odporúča uplatňovať na konektory pre čerpacie miesta vydávajúce plynný (stlačený) vodík pre ťažké úžitkové vozidlá. Podľa bodu 3.5 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 by sa na uvedené čerpacie miesta mala uplatňovať norma EN 17127:2024.

(27) Názov bodu 3.1 prílohy II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 by sa mal zmeniť aj s cieľom zabrániť neistote na trhu a objasniť, že sa vzťahuje na čerpacie stanice, ktoré vydávajú plynný (stlačený) vodík len pre ľahké úžitkové vozidlá. Touto zmenou názvu sa zabezpečí lepšia diferenciácia osobitných technických špecifikácií čerpacích miest, ktoré vydávajú plynný (stlačený) vodík pre ľahké úžitkové vozidlá, uvedených v bode 3.1 prílohy II a zabráni sa prekrývaniu s technickými špecifikáciami pre ťažké úžitkové vozidlá podľa bodu 3.5 uvedenej prílohy, pričom sa zachová rovnaký rozsah pôsobnosti.

(28) V smernici Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2555 ([5]) sa stanovujú požiadavky týkajúce sa vnútroštátnych spôsobilostí v oblasti kybernetickej bezpečnosti, od členských štátov sa vyžaduje, aby prijali národné stratégie kybernetickej bezpečnosti a zavádzajú sa v nej pravidlá a povinnosti týkajúce sa riadenia kybernetických rizík a výmeny informácií. Keďže podľa smernice (EÚ) 2022/2555 sú prevádzkovatelia nabíjacích bodov súčasťou odvetvia s vysokou úrovňou kritickosti, uplatňovanie uvedenej smernice a požiadaviek stanovených v nariadení (EÚ) 2023/1804 by sa malo dopĺňať.

(29) Nariadenie (EÚ) 2023/1804 by sa preto malo zodpovedajúcim spôsobom zmeniť.

(30) V článku 21 ods. 6 nariadenia (EÚ) 2023/1804 sa vyžaduje, aby zmeny prílohy II k uvedenému nariadeniu prijaté delegovanými aktmi zahŕňali primerané prechodné obdobia predtým, ako sa ustanovenia, ktoré sú v nich uvedené, stanú záväznými. Týmto nariadením by sa preto mal stanoviť všeobecný odklad dátumu začatia uplatňovania,

PRIJALA TOTO NARIADENIE:

Článok 1

Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 sa mení v súlade s prílohou k tomuto nariadeniu.

Článok 2

Toto nariadenie nadobúda účinnosť dvadsiatym dňom nasledujúcim po jeho uverejnení v *Úradnom vestníku Európskej únie*.

Uplatňuje sa od 8. januára 2026.

Toto nariadenie je záväzné v celom rozsahu a priamo uplatniteľné vo všetkých členských štátoch.

V Bruseli 2. apríla 2025

Za Komisiu
predsedníčka
Ursula VON DER LEYEN

([5]) Smernica Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2022/2555 zo 14. decembra 2022 o opatreniach na zabezpečenie vysokej spoločnej úrovne kybernetickej bezpečnosti v Únii, ktorou sa mení nariadenie (EÚ) č. 910/2014 a smernica (EÚ) 2018/1972 a zrušuje smernica (EÚ) 2016/1148 (smernica NIS 2) (Ú. v. EÚ L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

PRÍLOHA

Príloha II k nariadeniu (EÚ) 2023/1804 sa mení takto:

1. Vkladá sa tento bod 0:

„0. Vymedzenie pojmov:

Na účely tejto prílohy sa uplatňuje toto vymedzenie pojmov:

a) „nainštalovaný“ je prvé umiestnenie všetkých príslušných zariadení nabíjacích bodov vrátane hardvéru, softvéru a súvisiacej elektrickej infraštruktúry, ako sú elektrické napájacie prípojky, transformátory a iné elektrické systémy, s cieľom umožniť nabíjanie elektrických vozidiel;

b) „obnovený“ je významná alebo úplná výmena príslušného zariadenia nabíjacieho bodu.“

2. Body 1.1 až 1.4 sa nahrádzajú takto:

„1.1. Nabíjacie body na bežné nabíjanie ľahkých úžitkových elektrických vozidiel:

— nabíjacie body na bežné nabíjanie ľahkých úžitkových elektrických vozidiel striedavým prúdom (AC) nainštalované alebo obnovené po 8 januári 2026 musia byť na účely interoperability vybavené minimálne zásuvkami alebo nabíjacími konektormi typu 2 pre režim nabíjania 3 podľa normy EN IEC 62196-2:2022, alebo ak je ich výkon menší ako alebo rovný 3,7 kW a ich primárnym účelom je nabíjanie elektrických vozidiel v režime 2, zásuvkami v súlade s normou IEC 60884-1:2022; nabíjacie body na bežné nabíjanie striedavým prúdom (AC) nainštalované pred uvedeným dátumom musia až do svojej obnovy naďalej spĺňať normu EN IEC 62196-2:2017;

— nabíjacie body na bežné nabíjanie ľahkých úžitkových elektrických vozidiel jednosmerným prúdom (DC) nainštalované alebo obnovené po 8 januári 2026 musia byť na účely interoperability vybavené minimálne nabíjacími konektormi kombinovaného systému nabíjania „Combo 2“ pre režim nabíjania 4 podľa normy EN IEC 62196-3:2022; nabíjacie body na bežné nabíjanie jednosmerným prúdom (DC) nainštalované pred uvedeným dátumom musia až do svojej obnovy naďalej spĺňať normu EN IEC 62196-3:2014;

1.2. Nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie ľahkých úžitkových elektrických vozidiel:

— nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie ľahkých úžitkových elektrických vozidiel striedavým prúdom (AC) nainštalované alebo obnovené po 8 januári 2026 musia byť na účely interoperability vybavené minimálne nabíjacími konektormi typu 2 pre režim nabíjania 3 podľa normy EN IEC 62196-2:2022; nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie striedavým prúdom (AC) nainštalované pred uvedeným dátumom musia až do svojej obnovy naďalej spĺňať normu EN IEC 62196-2:2017;

— nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie ľahkých úžitkových elektrických vozidiel jednosmerným prúdom (DC) nainštalované alebo obnovené po 8 januári 2026 musia byť na účely interoperability vybavené minimálne nabíjacími konektormi kombinovaného systému nabíjania „Combo 2“ pre režim nabíjania 4 podľa normy EN IEC 62196-3:2022. nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie jednosmerným prúdom (DC) nainštalované pred uvedeným dátumom musia až do svojej obnovy naďalej spĺňať normu EN IEC 62196-3:2014;

1.3. Nabíjacie body pre elektrické vozidlá kategórie L:

1.3.1. Verejne prístupné nabíjacie body na striedavý prúd (AC) vyhradené pre elektrické vozidlá kategórie L s nabíjacím výkonom menším ako alebo rovným 3,7 kW musia byť na účely interoperability vybavené minimálne jedným z týchto zariadení:

a) zásuvkovými výstupmi alebo nabíjacími konektormi typu 3A podľa normy EN IEC 62196-2:2022 (pre režim nabíjania 3);

b) zásuvkovými výstupmi v súlade s normou IEC 60884-1:2022 (pre režim nabíjania 1 alebo 2).

1.3.2. Verejne prístupné nabíjacie body na striedavý prúd (AC) vyhradené pre elektrické vozidlá kategórie L s výkonom nad 3,7 kW nainštalované alebo obnovené po 8 januári 2026 musia byť na účely interoperability vybavené minimálne zásuvkami alebo nabíjacími konektormi typu 2 pre režim nabíjania 3 podľa normy EN IEC 62196-2:2022. verejne prístupné nabíjacie body na striedavý prúd (AC) vyhradené pre elektrické vozidlá kategórie L s výkonom nad 3,7 kW nainštalované pred uvedeným dátumom musia až do svojej obnovy naďalej spĺňať normu EN IEC 62196-2:2017.

1.3.3. Verejne prístupné nabíjacie body na bežné a vysokovýkonné nabíjanie jednosmerným prúdom (DC) vyhradené pre elektrické vozidlá kategórie L nainštalované alebo obnovené po 8 januári 2026 musia byť na účely interoperability vybavené minimálne nabíjacími konektormi kombinovaného systému nabíjania „Combo 2“ pre režim nabíjania 4 podľa normy EN IEC 62196-3:2022; verejne prístupné nabíjacie body na bežné a vysokovýkonné nabíjanie jednosmerným prúdom (DC) nainštalované pred uvedeným dátumom musia až do svojej obnovy naďalej spĺňať normu EN IEC 62196-3:2014.

1.4. Nabíjacie body na bežné nabíjanie a vysokovýkonné nabíjacie body pre elektrické autobusy:

— nabíjacie body na bežné nabíjanie a nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie elektrických autobusov striedavým prúdom (AC) nainštalované alebo obnovené po 8 januári 2026 musia byť na účely interoperability vybavené minimálne konektormi typu 2 pre režim nabíjania 3 podľa normy EN IEC 62196-2:2022; nabíjacie body na bežné a vysokovýkonné nabíjanie striedavým prúdom (AC) nainštalované pred uvedeným dátumom musia až do svojej obnovy naďalej spĺňať normu EN IEC 62196-2:2017;

— nabíjacie body na bežné nabíjanie a nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie elektrických autobusov jednosmerným prúdom (DC) nainštalované alebo obnovené po 8 januári 2026 musia byť na účely interoperability vybavené minimálne nabíjacími konektormi kombinovaného systému nabíjania „Combo 2“ pre režim nabíjania 4 podľa normy EN IEC 62196-3:2022; nabíjacie body na bežné nabíjanie a nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie jednosmerným prúdom (DC) nainštalované pred uvedeným dátumom musia až do svojej obnovy naďalej spĺňať normu EN IEC 62196-3:2014.“

3. Body 1.6 a 1.7 sa nahrádzajú takto:

„1.6. Nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie ťažkých úžitkových elektrických vozidiel:

— nabíjacie body na vysokovýkonné nabíjanie jednosmerným prúdom (DC) pre nabíjaciu infraštruktúru schopnú dodávať elektrinu ľahkým aj ťažkým úžitkovým elektrickým vozidlám musia byť na účely interoperability vybavené minimálne nabíjacími konektormi kombinovaného systému nabíjania „Combo 2“ pre režim nabíjania 4 podľa normy EN IEC 62196-3:2022.“

1.7. Technické špecifikácie indukčného statického bezdrôtového nabíjania ľahkých úžitkových elektrických vozidiel:

Nabíjacie body pre ľahké úžitkové elektrické vozidlá určené na indukčné statické bezdrôtové nabíjanie musia na účely interoperability spĺňať normy:

— EN IEC 61980-1:2021 „Systémy bezdrôtového prenosu energie (WPT) elektrického vozidla. Časť 1: Všeobecné požiadavky“;

— EN IEC 61980-2:2023 „Systémy bezdrôtového prenosu energie (WPT) elektrického vozidla. Časť 2: Osobitné požiadavky na komunikáciu a činnosti systému bezdrôtového prenosu energie magnetického poľa (MF-WPT)“;

— EN IEC 61980-3:2022 „Systémy bezdrôtového prenosu energie (WPT) elektrického vozidla. Časť 3: Osobitné požiadavky na bezdrôtové systémy prenosu energie v magnetickom poli.“

4. Bod 1.14 sa nahrádza takto:

„1.14. Technické špecifikácie elektrického cestného systému pre pozemný zdroj dynamického napájania prostredníctvom vodivých koľajníc pre ľahké a ťažké úžitkové elektrické vozidlá:

nabíjacia infraštruktúra na striedavý prúd (AC) a jednosmerný prúd (DC) určená pre elektrický cestný systém, pokiaľ ide o pozemný zdroj dynamického napájania prostredníctvom vodivých koľajníc pre ľahké a ťažké úžitkové elektrické vozidlá vybavené pozemnými prúdovými zberačmi s cieľom umožniť cestným vozidlám zber napájacieho prúdu z napájacej koľaje integrovanej do vozovky musí na účely interoperability spĺňať technickú špecifikáciu:

— CLC/TS 50717:2022 „Technické požiadavky na prúdové zberače pre prízemný napájací systém na cestných vozidlách v prevádzke.“;“

5. Bod 2.1 sa nahrádza takto:

„2.1. Technické špecifikácie týkajúce sa komunikácie medzi elektrickým vozidlom a nabíjacím bodom (spojenie vozidlo-sieť):

2.1.1. Verejne prístupné nabíjacie body na striedavý prúd (AC) a jednosmerný prúd (DC) pre ľahké a ťažké úžitkové elektrické vozidlá nainštalované alebo obnovené od 8. januára 2026 musia na účely interoperability spĺňať aspoň tieto normy:

— EN ISO 15118-1:2019 „Cestné vozidlá. Sieťové komunikačné rozhranie vo vozidlách. Časť 1: Všeobecné informácie a definície“;

— EN ISO 15118-2:2016 „Cestné vozidlá. Sieťové komunikačné rozhranie vo vozidlách. Časť 2: Požiadavky na sieťové a aplikačné protokoly“;

— EN ISO 15118-3:2016 „Cestné vozidlá. Sieťové komunikačné rozhranie vo vozidlách. Časť 3: Požiadavky na fyzickú vrstvu a vrstvu dátového spoja“;

— EN ISO 15118-4:2019 „Cestné vozidlá. Sieťové komunikačné rozhranie vo vozidlách. Časť 4: Skúška zhody sieťového a aplikačného protokolu“;

— EN ISO 15118-5:2019 „Cestné vozidlá. Sieťové komunikačné rozhranie vo vozidlách. Časť 5: Skúška zhody fyzickej vrstvy a vrstvy dátového spoja“.

2.1.2. Verejne prístupné nabíjacie body na striedavý prúd (AC) a jednosmerný prúd (DC) pre ľahké a ťažké úžitkové elektrické vozidlá nainštalované alebo obnovené od 1. januára 2027 musia na účely interoperability spĺňať aspoň normu EN ISO 15118-20:2022 „Cestné vozidlá. Sieťové komunikačné rozhranie vo vozidlách. Časť 20: Požiadavky na sieťovú vrstvu a aplikačnú vrstvu 2. generácie“. Ak takéto nabíjacie body ponúkajú automatické autentifikačné a autorizačné služby, ako je technológia „plug-and-charge“, na účely interoperability a bezpečnostnej ochrany musia spĺňať normu EN ISO 15118-2:2016 aj normu EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3. Súkromné nabíjacie body na striedavý prúd (AC) a jednosmerný prúd (DC) pre ľahké a ťažké úžitkové elektrické vozidlá nainštalované alebo obnovené od 1. januára 2027 musia na účely interoperability spĺňať aspoň tieto normy:

a) EN IEC 61851-1:2019 „Systém nabíjania elektrických vozidiel vodivým prepojením – Časť 1: Všeobecné požiadavky“ (pre režim nabíjania 2);

b) EN ISO 15118-20:2022 „Cestné vozidlá. Sieťové komunikačné rozhranie vo vozidlách. Časť 20: Požiadavky na sieťovú vrstvu a aplikačnú vrstvu 2. generácie“ (pre režim nabíjania 3 alebo 4).“

6. Bod 3.1 sa nahrádza takto:

„3.1. Technické špecifikácie konektorov na čerpacích miestach, ktoré vydávajú plynný (stlačený) vodík pre ľahké úžitkové vozidlá, musia na účely interoperability spĺňať aspoň požiadavky na interoperabilitu podľa normy EN 17127:2024.“

7. Bod 3.3 sa nahrádza takto:

„3.3. Algoritmus čerpania vodíka musí spĺňať požiadavky normy EN 17127:2024.“

8. Bod 3.5 sa nahrádza takto:

„3.5. Technické špecifikácie konektorov na čerpacích miestach, ktoré vydávajú plynný (stlačený) vodík pre ťažké úžitkové vozidlá, musia na účely interoperability spĺňať aspoň požiadavky podľa normy EN 17127:2024.“