Uradni list
Evropske unije

SL
Serija L

2025/656

18.6.2025

DELEGIRANA UREDBA KOMISIJE (EU) 2025/656

z dne 2. aprila 2025

o spremembi Uredbe (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta glede standardov za brezžično polnjenje, električni cestni sistem, komunikacijo vozilo-omrežje in oskrbo z vodikom vozil za cestni prevoz

EVROPSKA KOMISIJA JE –

ob upoštevanju Pogodbe o delovanju Evropske unije,

ob upoštevanju Uredbe (EU) 2023/1804 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. septembra 2023 o vzpostavitvi infrastrukture za alternativna goriva in razveljavitvi Direktive 2014/94/EU ([1]) ter zlasti člena 21(3) Direktive,

ob upoštevanju naslednjega:

(1) Komisija lahko spremeni Prilogo II o tehničnih specifikacijah k Uredbi (EU) 2023/1804, da se uvedejo nove tehnične specifikacije ali posodobijo sklici na standarde iz navedene priloge ter tako omogoči popolna tehnična interoperabilnost polnilne in oskrbovalne infrastrukture v smislu fizičnih povezav, komunikacije in dostopa za osebe z omejeno mobilnostjo.

(2) Komisija lahko v skladu s členom 21(2) Uredbe (EU) 2023/1804 od evropskih organizacij za standardizacijo zahteva, da pripravijo evropske standarde, ki določajo tehnične specifikacije za področja iz Priloge II k navedeni uredbi, za katera Komisija ni sprejela skupnih tehničnih specifikacij.

(3) V skladu s členom 10(1) Uredbe (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta ([2]) je Komisija leta 2022 od Evropskega odbora za standardizacijo (v nadaljnjem besedilu: CEN) in Evropskega odbora za elektrotehnično standardizacijo (v nadaljnjem besedilu: CENELEC) zahtevala pripravo in sprejetje ustreznih evropskih standardov glede komunikacije ter oskrbe z električno energijo in vodikom za cestni in pomorski promet ter celinsko plovbo (M-581) ([3]).

(4) CEN in CENELEC sta z dopisom z dne 17. julija 2024 Komisijo obvestila, da je bilo zaključenih več zahtevanih del za standardizacijo. CEN in CENELEC sta Komisiji priporočila, da te standarde vključi v ustrezni pravni okvir Unije. Tehnične specifikacije iz Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804 bi morale odražati navedena priporočila.

(5) Da bi omogočili nemoteno uporabo vozil na alternativna goriva po vsej Uniji, bi se morale tehnične določbe za „interoperabilnost“ strogo nanašati na zmogljivost javno dostopnih in zasebnih polnilnih in oskrbovalnih mest za alternativna goriva za oskrbo z energijo, ki je združljiva z vsemi ustreznimi tehnologijami vozil.

(6) Tehnične specifikacije za polnilna mesta običajne moči z enosmernim tokom za električna vozila so trenutno vključene v točko 1.2 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804, ki se nanaša na tehnične specifikacije za polnilna mesta visoke moči, treba pa bi jih bilo vključiti v točko 1.1 Priloge II. Spremeniti bi bilo treba tudi naslova točk 1.1 in 1.2, da se pojasni, da se uporabljata samo za lahka električna vozila.

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

([2]) Uredba (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 25. oktobra 2012 o evropski standardizaciji, spremembi direktiv Sveta 89/686/EGS in 93/15/EGS ter direktiv 94/9/ES, 94/25/ES, 95/16/ES, 97/23/ES, 98/34/ES, 2004/22/ES, 2007/23/ES, 2009/23/ES in 2009/105/ES Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Sklepa Sveta 87/95/EGS in Sklepa št. 1673/2006/ES Evropskega parlamenta in Sveta (UL L 316, 14.11.2012, str. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj).

([3]) Izvedbeni sklep Komisije o zahtevi za standardizacijo evropskim organizacijam za standardizacijo v zvezi s komunikacijo ter oskrbo z električno energijo in vodikom za cestni in pomorski promet ter plovbo po celinskih plovnih poteh v podporo Direktivi 2014/94/EU in njeni načrtovani reviziji v okviru svežnja „Pripravljeni na 55“ (M-581) (C(2022) 1710).

(7) CEN in CENELEC sta Komisijo obvestila, da bi bilo treba zaradi spremembe naslova posodobiti standarde za polnilna mesta običajne in visoke moči za električna vozila iz točk 1.1 in 1.2 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804. S tem naj bi se sklicevanje na „zahteve za zamenljivost“, ki niso bile obravnavane v standardu, nadomestilo z „zahtevami za skladnost“. Novi različici za ustrezna dela standarda, ki bi se morali uporabljati vsaj za navedena novonameščena ali obnovljena polnilna mesta, sta EN IEC 62196–2:2022 in EN IEC 62196–3:2022. Da bi se izognili morebitni zamenjavi trenutno delujoče strojne opreme, bi morala obstoječa polnilna mesta običajne in visoke moči še naprej izpolnjevati ustrezna dela standarda EN IEC 62196–2:2017 in EN IEC 62196–3:2014, dokler se ne obnovijo.

(8) V delu standarda EN IEC 61851–1:2019 so opisani štirje možni načini polnjenja (načini 1, 2, 3 in 4). Ti načini polnjenja zajemajo pomembne operativne značilnosti, funkcije in tehnične pogoje v zvezi s polnilnim mestom, kot so vidiki električne varnosti in operativne značilnosti, ki jih morajo električna vozila izpolnjevati za varno in uspešno polnjenje. Zaradi lažje tržne razlage bi bilo treba različne načine polnjenja, povezane s standardi za polnilna mesta iz Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804, vključiti v navedeno uredbo skupaj z ustreznimi standardi.

(9) CEN in CENELEC sta Komisijo obvestila, da bi bilo treba za namene interoperabilnosti dovoliti, da so zasebna polnilna mesta običajne moči z izmeničnim tokom za električna vozila opremljena tudi z vtičnicami za način polnjenja 2 v skladu z delom standarda IEC 60884–1:2022. Del 1 navedenega standarda bi se moral uporabljati za vtiče in fiksne ali prenosne vtičnice samo za polnjenje z izmeničnim tokom, namenjene za gospodinjsko in podobno uporabo, v zaprtih prostorih ali na prostem, pri čemer način 2 vključuje integrirano kontrolno in zaščitno napravo (IC-CPD), ki zagotavlja zaščito, nadzor in varno nastavitev moči.

(10) Opredelitev „polnilnega mesta“ iz člena 2, točka 48, Uredbe (EU) 2023/1804 zajema naprave z izhodno močjo, ki je manjša ali enaka 3,7 kW, in katerih osnovni namen je polnjenje električnih vozil v načinu 2. Navedene naprave bi bilo zato treba vključiti tudi v točko 1.1 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804. Za namene interoperabilnosti bi morala biti zasebna polnilna mesta običajne moči z izmeničnim tokom, katerih glavni namen je polnjenje električnih vozil, opremljena vsaj z vtičnicami ali priključki za vozila tipa 2 za način polnjenja 3, kot je opisano v standardu EN IEC 62196–2:2022. Če pa je njihova izhodna moč manjša ali enaka 3,7 kW in je njihov osnovni namen polnjenje električnih vozil izključno v načinu 2, bi morala biti opremljena vsaj z vtičnicami za način polnjenja 2, skladnimi s standardom IEC 60884–1:2022.

(11) CEN in CENELEC sta Komisijo obvestila, da bi bilo treba standarda za polnilna mesta za električna vozila kategorije L, ki sta vključena v točko 1.3(a) in (b) Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804, posodobiti. Za standard iz točke 1.3(a) je posodobitev potrebna zaradi spremembe naslova, da se nadomesti sklicevanje na „zahteve za zamenljivost“. Za standard iz točke 1.3(b) je posodobitev potrebna za vključitev več tehničnih izboljšav, vključno s pojasnitvijo opredelitev, ki v standardu niso obravnave v okviru „zahtev za združljivosti“. Novi različici za ustrezna dela standardov sta EN IEC 62196–2:2022 in EN IEC 60884–1:2022. Spremeniti bi bilo treba tudi naslov točke 1.3, da se pojasni, da se v okviru Uredbe (EU) 2023/1804 uporablja samo za električna vozila kategorije L. Ker ta uredba spreminja naslova točk 1.1 in 1.2 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804, bi bilo treba ustrezna dela standarda za polnilna mesta običajne in visoke moči z izmeničnim in enosmernim tokom, ki se uporabljata za električna vozila kategorije L, navesti tudi v točki 1.3 navedene priloge, saj se še naprej uporabljata za navedena vozila. Da bi se izognili morebitni zamenjavi trenutno delujoče strojne opreme, bi bilo treba pri prehodu navedenih delov standarda na novi različici EN IEC 62196–2:2022 in EN IEC 62196–3:2022 za novonameščena in obnovljena polnilna mesta v skladu s točkama 1.3.2 in 1.3.3 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804 uporabiti enak pristop kot za polnilna mesta iz točk 1.1 in 1.2 navedene priloge. Spremembe naslovov in področja uporabe točk 1.1, 1.2 in 1.3 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804 so potrebne za jasnejšo predstavitev standardov, ki se uporabljajo za posamezne kategorije vozil.

(12) Polnjenje električnih vozil v načinu 2 bi moralo biti v vsaki državi članici mogoče z uporabo standardnih vtičnic. Zato bi bilo treba zagotoviti skladnost polnilnih mest z vtičnicami iz dela standarda IEC 60884–1:2022, kot se zahteva v skladu s točko 1.1 in točko 1.3(b) Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804, če so vtičnice polnilnih mest na podlagi dela standarda IEC 60884–1:2022 skladne z nacionalnim sistemom države članice, v kateri se vzpostavi polnilno mesto. Proizvodi, vključno z vtičnicami za polnjenje z električno energijo, bi morali biti skladni z Uredbo (EU) 2023/988 Evropskega parlamenta in Sveta ([4]).

(13) CEN in CENELEC sta Komisijo obvestila, da bi bilo treba zaradi spremembe naslova posodobiti standarda za polnilna mesta običajne in visoke moči za električne avtobuse iz točke 1.4 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804. S tem bi se sklicevanje na „zahteve za zamenljivost“, ki niso bile obravnavane v standardu, nadomestilo z „zahteve za skladnost“. Novi različici ustreznih delov standarda, ki bi se morali uporabljati vsaj za novonameščena ali obnovljena polnilna mesta, sta EN IEC 62196–2:2022 in EN IEC 62196–3:2022. Da bi se izognili morebitni zamenjavi trenutno delujoče strojne opreme, bi morala obstoječa polnilna mesta običajne in visoke moči še naprej izpolnjevati ustrezna dela standarda EN IEC 62196–2:2017 in EN IEC 62196–3:2014, dokler se ne obnovijo.

(14) Glede na to, da se polnilna infrastruktura za električna težka vozila že vzpostavlja, je treba določiti ustrezne skupne tehnične specifikacije za zagotovitev interoperabilnosti take infrastrukture. Do sprejetja ustreznih končnih standardov, ki bodo vsebovali tehnične specifikacije za megavatni sistem polnjenja (MCS), je treba zagotoviti interoperabilnost polnilne infrastrukture, ki lahko lahka in težka električna vozila oskrbuje z električno energijo. V ta namen bi morala biti v skladu s točko 1.6 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804 polnilna mesta visoke moči z enosmernim tokom za lahka in težka električna vozila opremljena s priključki za kombinirani sistem polnjenja „Combo 2“ za način polnjenja 4, kot je opisano v delu standarda EN IEC 62196–3:2022. Vendar se navedeni standard ne bi smel uporabljati za polnilno infrastrukturo, ki je namenjena izključno težkim vozilom in je opremljena izključno z MCS, saj bodo ustrezne tehnične specifikacije uvedene z Uredbo (EU) 2023/1804, ko bo delo v zvezi s standardizacijo za MCS zaključeno.

(15) CEN in CENELEC sta Komisijo obvestila o standardih, priporočenih za polnilna mesta za induktivno statično brezžično polnjenje električnih težkih vozil. V skladu s točko 1.7 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804 bi se morali za navedena polnilna mesta uporabljati deli standardov EN IEC 61980–1:2021, IEN IEC 61980–2:2023 in EN IEC 61980–3:2022.

(16) Za podkrepitev varnega, zanesljivega in interoperabilnega tržnega izvajanja delov 1, 2 in 3 standarda EN IEC 61980 je Skupno raziskovalno središče Komisije v skladu z metodologijami, določenimi v navedenih delih standarda, preizkusilo prototipe sistema za brezžični prenos moči (WPT), razvite za induktivno statično brezžično polnjenje lahkih električnih vozil. Rezultati preizkušanja potrjujejo, da prototipi sistemov WPT izpolnjujejo omejitve iz delov 1, 2 in 3 standarda EN IEC 61980 in da je zato primerno, da se navedeni standard vključi v Uredbo (EU) 2023/1804.

(17) CEN in CENELEC sta Komisijo obvestila o standardih, priporočenih za infrastrukturo za dinamično zemeljsko napajanje s prevodnimi tirnicami za lahka in težka električna vozila. Za tako polnilno infrastrukturo bi se morala uporabljati tehnična specifikacija CLC/TS 50717:2022.

(18) CEN in CENELEC sta Komisijo obvestila o standardih, priporočenih za javno dostopna polnilna mesta za komunikacijski vmesnik vozilo-omrežje za cestna vozila, ki bi jih bilo treba določiti v točki 2.1 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804. Deli standardov EN ISO 15118–1:2019, EN ISO 15118–2:2016, EN ISO 15118–3:2016, EN ISO 15118–4:2019 in EN ISO 15118–5:2019 bi se morali uporabljati vsaj za navedena novonameščena ali obnovljena polnilna mesta. Poleg tega sta CEN in CENELEC priporočila, da bi morala biti javno dostopna polnilna mesta za komunikacijski vmesnik vozilo-omrežje za cestna vozila, nameščena ali obnovljena od 1. januarja 2027, skladna vsaj z delom standarda EN ISO 15118–20:2022. Poleg tega bi morala biti zasebna polnilna mesta za komunikacijski vmesnik vozilo-omrežje za cestna vozila, nameščena ali obnovljena od 1. januarja 2027, skladna vsaj

([4]) Uredba (EU) 2023/988 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 10. maja 2023 o splošni varnosti proizvodov, spremembi Uredbe (EU) št. 1025/2012 Evropskega parlamenta in Sveta in Direktive (EU) 2020/1828 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2001/95/ES Evropskega parlamenta in Sveta in Direktive Sveta 87/357/EGS (UL L 135, 23.5.2023, str. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj).

z delom standarda EN IEC 61851–1:2019 za način polnjenja 2 in delom standarda EN ISO 15118–20:2022 za način polnjenja 3 ali 4. Primerno je, da se za polnilna mesta, ki morajo biti skladna z novejšim in kompleksnejšim delom standarda EN ISO 15118–20:2022, določi razumno prehodno obdobje. Zato bi se moral navedeni del standarda za navedena polnilna mesta uporabljati od 1. januarja 2027.

(19) CEN in CENELEC sta Komisijo obvestila, da so sedanja električna vozila na trgu opremljena samo z delom standarda EN ISO 15118–2:2016. To so potrdili tudi strokovnjaki foruma za trajnostni promet. Del standarda EN ISO 15118–2:2016 ne vsebuje več ustreznih značilnosti in tehničnih možnosti, kot so napredno pametno polnjenje, dvosmerno polnjenje ali večpogodbeno upravljanje za storitve „priključi in polni“. Navedene značilnosti so zajete v delu standarda EN ISO 15118–20:2022. Zato je za zagotovitev, da lahko končni uporabniki z električnimi vozili, ki so trenutno opremljena s standardom EN ISO 15118–2:2016, med življenjsko dobo svojih vozil uporabljajo polnilna mesta, primerno, da so polnilna mesta v Uniji skladna tudi s standardom EN ISO 15118–2:2016. Zato bi bilo treba za namene interoperabilnosti zagotoviti soobstoj obeh delov standarda EN ISO 15118–2:2016 in EN ISO 15118–20:2022 v javno dostopni polnilni infrastrukturi v skladu s točkama 2.1.1 in 2.1.2 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804, dokler se ne doseže popoln tržni prehod na standard EN ISO 15118–20:2022.

(20) Proizvajalce originalne opreme se s to uredbo obvesti o ustreznih standardih, ki se uporabljajo za javno dostopna in zasebna polnilna mesta. Da bi zagotovili hiter prehod, bi morali take standarde upoštevati pri dajanju novih električnih vozil na trg in, kadar je to tehnično izvedljivo, posodobiti obstoječa električna vozila, ki so trenutno na trgu, z EN ISO 15118–2:2016 na EN ISO 15118–20:2022. Podobno bi morali upravljavci polnilnih mest, kadar je to tehnično izvedljivo, posodobiti obstoječa polnilna mesta na trgu tako, da poleg standarda EN ISO 15118–2:2016 in drugih morebitnih obstoječih nizkonivojskih komunikacijskih rešitev, kot je modulacija pulzne širine (PWM), podpirajo standard EN ISO 15118–20:2022, kot je opisano v standardu EN IEC 61851–1:2019.

(21) Da bi se izognili nasedlim naložbam v javno in zasebno polnilno infrastrukturo, bi bilo treba obstoječa javno dostopna polnilna mesta za načina polnjenja 3 in 4, ki uporabljajo nizkonivojsko komunikacijo, kot je PWM, in ki že lahko komunicirajo z električnimi vozili na trgu, opremljenimi z EN ISO 15118–2:2016, izvzeti iz izvajanja delov 1 do 5 standarda EN ISO 15118 ali poznejših razširjenih različic, kot je EN ISO 15118–20:2022. Nadgradnja obstoječih javno dostopnih polnilnih mest, ki uporabljajo nizkonivojsko komunikacijo, v polnilna mesta z visokonivojsko komunikacijo, kot je opisano v EN ISO 15118–2 in EN ISO 15118–20, bi lahko zahtevala znatne spremembe programske in strojne opreme, zaradi česar bi bila morda potrebna popolna zamenjava te delujoče infrastrukture. Zato bi se morali deli 1 do 5 standarda EN ISO 15118 uporabljati samo za novonameščena ali obnovljena javno dostopna polnilna mesta. Najnovejši del standarda EN ISO 15118–20:2022 se ne bi smel uporabljati za taka novonameščena ali obnovljena polnilna mesta do 1. januarja 2027, da se zagotovi razumno prehodno obdobje zanje.

(22) Poleg tega bi bilo treba iz izvajanja delov 1 do 5 standarda EN ISO 15118 ali poznejših razširjenih različic, kot je ISO 15118–20:2022, izvzeti tudi obstoječa zasebna polnilna mesta za polnjenje načina 2, ki uporabljajo nizkonivojske komunikacijske rešitve, kot je PWM, ki že lahko pokrijejo osnovne funkcije polnjenja z običajnimi gospodinjskimi vtičnicami in komunicirajo z električnimi vozili na trgu, opremljenimi z EN ISO 15118–2:2016. To je zato, ker ti standardi končnemu uporabniku trenutno ne bi prinesli nobene dodatne vrednosti. Zato bi se moral del standarda EN IEC 61851–1:2019, vključen v točko 2.1.3(a) Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804, uporabljati za novonameščena ali obnovljena zasebna polnilna mesta za način polnjenja 2 od 1. januarja 2027. Poleg tega se v zvezi z zasebnimi polnilnimi mesti za načina polnjenja 3 in 4, na katerih so napredne funkcije polnjenja, kot sta pametno in dvosmerno polnjenje, omogočene le z visokostopenjsko komunikacijo, del standarda EN ISO 15118–20:2022 iz točke 2.1.3(b) navedene priloge ne bi smel uporabljati za taka novonameščena ali obnovljena polnilna mesta do 1. januarja 2027, da se zagotovi razumno prehodno obdobje zanje.

(23) Upravljavci in proizvajalci javno dostopnih in zasebnih polnilnih mest, namenjenih posebej za način polnjenja 3 in 4 za električna vozila, bi morali pripraviti svojo strojno in programsko opremo ter zagotoviti njuno primernost, da bi od 1. januarja 2027 ustrezno podpirali del standarda EN ISO 15118–20:2022 na vseh novonameščenih ali obnovljenih polnilnih mestih. Splošno izvajanje delov standarda EN ISO 15118–2 in EN ISO 15118–20 bi moralo biti celovito, pri njuni uporabi pa bi bilo treba upoštevati obvezne in neobvezne funkcionalnosti, ki so že opredeljene v navedenih delih standarda, kot je ustrezno za različne primere uporabe in načine polnjenja. Ta pristop zagotavlja varno in interoperabilno izvajanje delov standarda, hkrati pa ustrezno obravnava različne operativne scenarije.

(24) „Priključi in polni“ je tehnološka rešitev, ki jo omogočata dela standarda EN ISO 15118–2:2016 in EN ISO 15118–20:2022. Zagotavlja avtomatsko ugotavljanje istovetnosti in odobritev med električnim vozilom in polnilnim mestom. To omogoča polnjenje na podlagi pogodbenega plačila med končnim uporabnikom in ponudnikom mobilnostnih storitev, vključno z informacijami o obračunu. Za izvedbo polnjenja morajo vozniki električnih vozil priključek polnilnega mesta samo priključiti na električno vozilo, postopek pa se bo začel samodejno. Izvajanje storitve „priključi in polni“ po vsej Uniji, z možnostjo, da končni uporabniki do nje dostopajo na interoperabilen način po vsej Uniji, naj bi zagotovilo dodatne priložnosti za poenostavitev postopka polnjenja električnih vozil in izboljšanje splošne uporabniške izkušnje.

(25) Upravljavci javno dostopnih polnilnih mest se lahko prostovoljno odločijo, ali bodo ponujali storitve „priključi in polni“ ali druge ustrezne storitve, kot so pametno in dvosmerno polnjenje, v skladu z ravnjo opcionalnosti, določeno v delih standarda EN ISO 15118–2:2016 in EN ISO 15118–20:2022. Storitev „priključi in polni“ bi bilo treba izvajati interoperabilno po vsej Uniji, da se zagotovi preprosta in nemotena uporabniška izkušnja. Za namene interoperabilnosti in varnosti na ravni Unije bi morala biti vsa javno dostopna polnilna mesta z izmeničnim in enosmernim tokom za lahka in težka električna vozila, nameščena ali obnovljena od 1. januarja 2027, ki ponujajo storitve avtomatskega ugotavljanja istovetnosti in odobritve, kot je storitev „priključi in polni“, skladna tako z EN ISO 15118–2:2016 kot EN ISO 15118–20:2022. Obstoječim javno dostopnim polnilnim mestom, ki na podlagi EN ISO 15118–2:2016 in EN ISO 15118–20:2022 zagotavljajo storitve avtomatskega ugotavljanja istovetnosti in odobritve z rešitvijo, ki ni „priključi in polni“, bi bilo treba dovoliti, da s tem nadaljujejo, dokler ni dosežen popoln tržni prehod. Uredba (EU) 2023/1804 bi morala zagotoviti tako interoperabilno in varno izvajanje storitve „priključi in polni“.

(26) Izraz „nameščeno“ bi bilo treba razumeti kot začetno namestitev vse ustrezne opreme polnilnega mesta, vključno s strojno in programsko opremo ter povezano električno infrastrukturo, kot so povezave za oskrbo z električno energijo, transformatorji in drugi električni sistemi, da se omogoči polnjenje električnih vozil. To se razlikuje od polnilnega mesta, ki je vzpostavljeno, saj bi to moralo biti tudi v celoti delujoče in na voljo končnim uporabnikom. Izraz „obnovljeno“ bi bilo treba razumeti kot večjo ali popolno zamenjavo ustrezne opreme polnilnega mesta. Redne vzdrževalne posodobitve, vključno z zamenjavo določenih sestavnih delov, kot so polnilni kabli, se ne bi smele šteti za obnovo. CEN in CENELEC sta Komisijo obvestila, da bi bilo treba standard za oskrbovalna mesta za plinasti vodik, ki se uporablja kot gorivo v motornih vozilih, in povezani algoritem za dovajanje goriva iz točk 3.1 in 3.3 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804 posodobiti zaradi nove različice standarda. Standard EN 17127:2024 bi se moral uporabljati za oskrbovalna mesta in povezane algoritme za oskrbo z gorivom. CEN in CENELEC sta Komisijo obvestila tudi o standardu, priporočenem za priključke za oskrbovalna mesta za plinasti (stisnjeni) vodik za težka vozila. V skladu s točko 3.5 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804 bi se moral za navedena oskrbovalna mesta uporabljati standard EN 17127:2024.

(27) Spremeniti bi bilo treba tudi naslov točke 3.1 Priloge II k Uredbi (EU) 2023/1804, da se prepreči negotovost na trgu in pojasni, da se uporablja za oskrbovalna mesta za plinasti (stisnjeni) vodik samo za lahka vozila. Ta sprememba naslova bo zagotovila boljše razlikovanje med posebnimi tehničnimi specifikacijami za oskrbovalna mesta za plinasti (stisnjeni) vodik za lahka vozila iz točke 3.1 Priloge II in preprečila prekrivanja s tehničnimi specifikacijami za težka vozila iz točke 3.5 navedene priloge, hkrati pa ohranila enako področje uporabe.

(28) Direktiva (EU) 2022/2555 Evropskega parlamenta in Sveta ([5]) določa zahteve glede nacionalnih zmogljivosti na področju kibernetske varnosti, od držav članic zahteva, da sprejmejo nacionalne strategije za kibernetsko varnost, ter uvaja pravila in obveznosti glede obvladovanja tveganj za kibernetsko varnost in izmenjave informacij. Ker Direktiva (EU) 2022/2555 vključuje upravljavce polnilnih mest kot del visoko kritičnega sektorja, bi se morala uporaba navedene direktive in zahtev iz Uredbe (EU) 2023/1804 dopolnjevati.

(29) Uredbo (EU) 2023/1804 bi bilo zato treba ustrezno spremeniti.

(30) Člen 21(6) Uredbe (EU) 2023/1804 zahteva, da spremembe Priloge II k navedeni uredbi, sprejete z delegiranimi akti, vključujejo razumna prehodna obdobja, preden določbe iz navedene priloge postanejo zavezujoče. Zato bi bilo treba v tej uredbi določiti splošni odloženi datum začetka uporabe –

SPREJELA NASLEDNJO UREDBO:

Člen 1

Priloga II k Uredbi (EU) 2023/1804 se spremeni v skladu s Prilogo k tej uredbi.

Člen 2

Ta uredba začne veljati dvajseti dan po objavi v *Uradnem listu Evropske unije*.

Uporablja se od 8. januarja 2026.

Ta uredba je v celoti zavezujoča in se neposredno uporablja v vseh državah članicah.

V Bruslju, 2. aprila 2025

Za Komisijo
predsednica
Ursula VON DER LEYEN

([5]) Direktiva (EU) 2022/2555 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 14. decembra 2022 o ukrepih za visoko skupno raven kibernetske varnosti v Uniji, spremembi Uredbe (EU) št. 910/2014 in Direktive (EU) 2018/1972 ter razveljavitvi Direktive (EU) 2016/1148 (direktiva NIS 2) (UL L 333, 27.12.2022, str. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

PRILOGA

Priloga II k Uredbi (EU) 2023/1804 se spremeni:

(1) vstavi se naslednja točka 0:

„0. Opredelitev pojmov

V tej prilogi se uporabljajo naslednje opredelitve pojmov:

(a) „nameščeno“ pomeni začetno namestitev vse ustrezne opreme polnilnega mesta, vključno s strojno in programsko opremo ter povezano električno infrastrukturo, kot so povezave za oskrbo z električno energijo, transformatorji in drugi električni sistemi, da se omogoči polnjenje električnih vozil;

(b) ‚obnovljeno‘ pomeni večjo ali popolno zamenjavo ustrezne opreme polnilnega mesta.“;

(2) točke 1.1 do 1.4 se nadomestijo z naslednjim:

„1.1 Polnilna mesta običajne moči za lahka električna vozila:

— polnilna mesta običajne moči z izmeničnim tokom za lahka električna vozila, nameščena ali obnovljena od 8. januarja 2026, so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj z vtičnicami ali priključki za vozila tipa 2 za način polnjenja 3, kot je opisano v standardu EN IEC 62196–2:2022, ali, če je njihova moč manjša ali enaka 3,7 kW in je njihov glavni namen polnjenje električnih vozil v načinu 2, z vtičnicami, ki so skladne s standardom IEC 60884–1:2022; polnilna mesta z izmeničnim tokom, nameščena pred navedenim datumom, še naprej izpolnjujejo standard EN IEC 62196–2:2017, dokler se ne obnovijo;

— polnilna mesta običajne moči z enosmernim tokom za lahka električna vozila, nameščena ali obnovljena od 8. januarja 2026, so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj s priključki za vozila za kombinirani sistem polnjenja ‚Combo 2‘ za način polnjenja 4, kot je opisano v standardu EN IEC 62196–3:2022; polnilna mesta z enosmernim tokom, nameščena pred navedenim datumom, še naprej izpolnjujejo standard EN IEC 62196–3:2014, dokler se ne obnovijo.

1.2 Polnilna mesta visoke moči za lahka električna vozila:

— polnilna mesta visoke moči z izmeničnim tokom za lahka električna vozila, nameščena ali obnovljena od 8. januarja 2026, so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj s priključki za vozila tipa 2 za način polnjenja 3, kot je opisano v standardu EN IEC 62196–2:2022; polnilna mesta visoke moči z izmeničnim tokom, nameščena pred navedenim datumom, še naprej izpolnjujejo standard EN IEC 62196–2:2017, dokler se ne obnovijo;

— polnilna mesta visoke moči z enosmernim tokom za lahka električna vozila, nameščena ali obnovljena od 8. januarja 2026, so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj s priključki za vozila za kombinirani sistem polnjenja ‚Combo 2‘ za način polnjenja 4, kot je opisano v standardu EN IEC 62196–3:2022; polnilna mesta visoke moči z enosmernim tokom, nameščena pred navedenim datumom, še naprej izpolnjujejo standard EN IEC 62196–3:2014, dokler se ne obnovijo.

1.3 Polnilna mesta za električna vozila kategorije L:

1.3.1 Javno dostopna polnilna mesta z izmeničnim tokom, rezervirana za električna vozila kategorije L z izhodno močjo, manjšo ali enako 3,7 kW, so zaradi interoperabilnosti opremljena z vsaj enim od naslednjih elementov:

(a) vtičnicami ali priključki tipa 3A za vozila, kot je opisano v standardu EN IEC 62196–2:2022 (za način polnjenja 3);

(b) vtičnicami, skladnimi s standardom IEC 60884–1:2022 (za način polnjenja 1 ali 2).

1.3.2 Javno dostopna polnilna mesta z izmeničnim tokom, rezervirana za električna vozila kategorije L z izhodno močjo nad 3,7 kW, nameščena ali obnovljena od 8. januarja 2026, so zaradi interoperabilnosti opremljena najmanj z vtičnicami ali priključki tipa 2 za način polnjenja 3, kot je opisano v standardu EN IEC 62196–2:2022; javno dostopna polnilna mesta z izmeničnim tokom, rezervirana za električna vozila kategorije L nad 3,7 kW, nameščena pred navedenim datumom, še naprej izpolnjujejo standard EN IEC 62196–2:2017, dokler se ne obnovijo.

1.3.3 Javno dostopna polnilna mesta običajne moči in polnilna mesta visoke moči z enosmernim tokom, rezervirana za električna vozila kategorije L, nameščena ali obnovljena od 8. januarja 2026, so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj s priključki za vozila za kombinirani sistem polnjenja ‚Combo 2' za način polnjenja 4, kot je opisano v standardu EN IEC 62196–3:2022; javno dostopna polnilna mesta običajne moči in polnilna mesta visoke moči z enosmernim tokom, nameščena pred navedenim datumom, še naprej izpolnjujejo standard EN IEC 62196–3:2014, dokler se ne obnovijo.

1.4 Polnilna mesta običajne moči in polnilna mesta visoke moči za električne avtobuse:

— polnilna mesta običajne moči in polnilna mesta visoke moči z izmeničnim tokom za električne avtobuse, nameščena ali obnovljena od 8. januarja 2026, so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj s priključki tipa 2 za način polnjenja 3, kot je opisano v standardu EN IEC 62196–2:2022; polnilna mesta običajne moči in polnilna mesta visoke moči z izmeničnim tokom, nameščena pred navedenim datumom, še naprej izpolnjujejo standard EN IEC 62196–2:2017, dokler se ne obnovijo;

— polnilna mesta običajne moči in polnilna mesta visoke moči z enosmernim tokom za električne avtobuse, nameščena ali obnovljena od 8. januarja 2026, so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj s priključki za vozila za kombinirani sistem polnjenja ‚Combo 2' za način polnjenja 4, kot je opisano v standardu EN IEC 62196–3:2022; polnilna mesta običajne moči in polnilna mesta visoke moči z enosmernim tokom, nameščena pred navedenim datumom, še naprej izpolnjujejo standard EN IEC 62196–3:2014, dokler se ne obnovijo.“;

(3) točki 1.6 in 1.7 se nadomestita z naslednjim:

„1.6 Polnilna mesta visoke moči za težka električna vozila:

— polnilna mesta visoke moči z enosmernim tokom za polnilno infrastrukturo, ki lahko z električno energijo oskrbuje tako lahka kot težka električna vozila, so zaradi interoperabilnosti opremljena vsaj s priključki za vozila za kombinirani sistem polnjenja ‚Combo 2' za način polnjenja 4, kot je opisano v standardu EN IEC 62196–3:2022.

1.7 Tehnične specifikacije za induktivno statično brezžično polnjenje lahkih električnih vozil:

polnilna mesta za lahka električna vozila za induktivno statično brezžično polnjenje so zaradi interoperabilnosti skladna z:

— EN IEC 61980–1:2021 ‚Brezžični sistemi za prenos električne energije za električna vozila (WPT) – 1. del: Splošne zahteve';

— EN IEC 61980–2:2023 ‚Brezžični sistemi za prenos električne energije za električna vozila (WPT) – 2. del: Posebne zahteve za komunikacijo med sistemom MF-WPT in dejavnostmi';

— EN IEC 61980–3:2022 ‚Brezžični sistemi za prenos električne energije za električna vozila (WPT) – 3. del: Posebne zahteve za sistem brezžičnega prenosa energije z magnetnim poljem'.“;

(4) točka 1.14 se nadomesti z naslednjim:

„1.14 Tehnične specifikacije za električni cestni sistem (ERS) za dinamično zemeljsko napajanje s prevodnimi tirnicami za lahka in težka električna vozila:

polnilna infrastruktura z izmeničnim in enosmernim tokom, namenjena za električni cestni sistem (ERS) za dinamično zemeljsko napajanje s prevodnimi tirnicami za električna lahka in težka vozila, opremljena s prizemnimi odjemniki toka, da se cestnim vozilom omogoči odjem prevodnega toka z napajalne steze, vgrajene na cestišče, je zaradi interoperabilnosti skladna z:

— CLC/TS 50717:2022 ‚Tehnične zahteve za tokovne odjemnike za prizemno električno napajanje za cestna vozila v obratovanju.';"

(5) točka 2.1 se nadomesti z naslednjim:

„2.1 Tehnične specifikacije v zvezi s komunikacijo med električnim vozilom in polnilnim mestom (komunikacija vozilo-omrežje):

2.1.1 Javno dostopna polnilna mesta z izmeničnim in enosmernim tokom za lahka in težka električna vozila, nameščena ali obnovljena od 8. januarja 2026, so zaradi interoperabilnost skladna vsaj z naslednjimi standardi:

— EN ISO 15118–1:2019 ‚Cestna vozila – Komunikacijski vmesnik med vozilom in omrežjem – 1. del: Splošne informacije in definicija primera uporabe';

— EN ISO 15118–2:2016 ‚Cestna vozila – Komunikacijski vmesnik med vozilom in omrežjem – 2. del: Zahteve za protokol omrežja in uporabe';

— EN ISO 15118–3:2016 ‚Cestna vozila – Komunikacijski vmesnik med vozilom in omrežjem – 3. del: Zahteve za fizikalne in podatkovne povezovalne plast';"

— EN ISO 15118–4:2019 ‚Cestna vozila – Komunikacijski vmesnik med vozilom in omrežjem – 4. del: Preskus skladnosti omrežja in aplikacijskega protokola';

— EN ISO 15118–5:2019 ‚Cestna vozila – Komunikacijski vmesnik med vozilom in omrežjem – 5. del: Preskus skladnosti fizične in podatkovne povezovalne plasti'.

2.1.2 Javno dostopna polnilna mesta z izmeničnim in enosmernim tokom za lahka in težka električna vozila, nameščena ali obnovljena od 1. januarja 2027, so zaradi interoperabilnosti skladna vsaj s standardom EN ISO 15118–20:2022 ‚Komunikacijski vmesnik med vozilom in omrežjem – 20. del: Zahteve za omrežno in aplikacijsko plast druge generacije'. Kadar taka polnilna mesta ponujajo storitve avtomatskega ugotavljanja istovetnosti in odobritev, kot je storitev ‚priključi in polni', so za namene interoperabilnosti in varnosti skladna s standardom EN ISO 15118–2:2016 in standardom EN ISO 15118–20:2022.

2.1.3 Zasebna polnilna mesta z izmeničnim in enosmernim tokom za električna lahka in težka vozila, nameščena ali obnovljena od 1. januarja 2027, so zaradi interoperabilnosti skladna vsaj z naslednjima standardoma:

(a) EN IEC 61851–1:2019 ‚Sistem za napajanje električnih vozil prek kabla – 1. del: Splošne zahteve' (za način polnjenja 2);

(b) EN ISO 15118–20:2022 ‚Cestna vozila – Komunikacijski vmesnik med vozilom in omrežjem – 20. del: Zahteve za omrežno in aplikacijsko plast druge generacije' (za način polnjenja 3 ali 4).";

(6) točka 3.1 se nadomesti z naslednjim:

„3.1 Tehnične specifikacije za priključke za oskrbovalna mesta za plinasti (stisnjeni) vodik za lahka vozila so zaradi interoperabilnosti skladne vsaj z zahtevami glede interoperabilnosti, opisanimi v standardu EN 17127:2024.";

(7) točka 3.3 se nadomesti z naslednjim:

„3.3 Algoritem za oskrbo z vodikom izpolnjuje zahteve standarda EN 17127:2024.“;

(8) točka 3.5 se nadomesti z naslednjim:

„3.5 Tehnične specifikacije za priključke za oskrbovalna mesta za plinasti (stisnjeni) vodik za težka vozila so zaradi interoperabilnosti skladne vsaj z zahtevami glede interoperabilnosti, opisanimi v standardu EN 17127:2024.“.