

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2021/1444

z dnia 17 czerwca 2021 r.

uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do norm dotyczących punktów ładowania przeznaczonych dla autobusów elektrycznych

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE z dnia 22 października 2014 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych ⁽¹⁾, w szczególności jej art. 4 ust. 14,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Dyrektywa 2014/94/UE stanowi, że specyfikacje techniczne dotyczące interoperacyjności punktów ładowania i tankowania paliwa powinny zostać określone w normach europejskich lub międzynarodowych. W przypadku norm, które jeszcze nie zostały przyjęte, normalizacja powinna opierać się na normach opracowywanych.
- (2) Zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 ⁽²⁾ Komisja zwróciła się ⁽³⁾ do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego (CEN) i Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego Elektrotechniki (CENELEC) o opracowanie i przyjęcie stosownych norm europejskich lub o zmianę istniejących norm europejskich w odniesieniu do: dostarczania energii elektrycznej na potrzeby transportu drogowego i morskiego oraz żeglugi śródlądowej; dostarczania wodoru na potrzeby transportu drogowego; oraz dostarczania gazu ziemnego, w tym biometanu, na potrzeby transportu drogowego i morskiego oraz żeglugi śródlądowej.
- (3) W następstwie wniosku Komisji M/533 CEN i CENELEC opracowały normy zawierające specyfikacje techniczne dotyczące punktów ładowania przeznaczonych dla autobusów elektrycznych, o których mowa w pkt 1.6 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE.
- (4) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że złącza typu 2, opisane w normie EN 62196-2, są najwłaściwszym typem dla punktów ładowania o normalnej i dużej mocy na prąd przemienny przeznaczonych dla autobusów elektrycznych.
- (5) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że złącza uniwersalnego systemu ładowania „Combo 2”, opisane w normie EN 62196-3, powinny być stosowane w punktach ładowania o normalnej i dużej mocy na prąd stały przeznaczonych dla autobusów elektrycznych.

⁽¹⁾ Dz.U. L 307 z 28.10.2014, s. 1.

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

⁽³⁾ Decyzja wykonawcza Komisji C(2015) 1330 final z dnia 12 marca 2015 r. w sprawie wniosku o normalizację skierowanego do europejskich organizacji normalizacyjnych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 dotyczącego opracowania europejskich norm dla infrastruktury paliw alternatywnych (M/533).

- (6) CEN i CENELEC poinformowały Komisję że, w celu zapewnienia interoperacyjności, do automatycznych złączy stykowych do ładowania przewodowego autobusów elektrycznych w trybie 4, zgodnie z normą EN 61851-23-1, należy stosować normę EN 50696. Norma ta, wraz z wyżej wymienionymi normami, odegra kluczową rolę we wprowadzaniu autobusów elektrycznych w miastach.
- (7) Zgodnie z dyrektywą Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 (*) dla autobusów zeroemisyjnych w zamówieniach publicznych zarezerwowano minimalne krajowe poziomy docelowe w wysokości do 22,5 % w latach 2021–2025 oraz 32,5 % w latach 2026–2030. Ponieważ coraz więcej organizatorów transportu publicznego i przewoźników przestawia się na autobusy zeroemisyjne, aby osiągnąć te cele niezbędna staje się pełna interoperacyjność pojazdów i infrastruktury ładowania.
- (8) Należy zapewnić interoperacyjność różnych rodzajów ładowania autobusów elektrycznych w celu stworzenia równych warunków działania dla producentów i operatorów oraz wygenerowania korzyści skali przy jednoczesnym zapewnieniu otwartości na rozwiązania technologiczne. Interoperacyjność ta powinna jeszcze bardziej zwiększyć wykorzystanie inteligentnego ładowania, w tym usług pojazd-sieć.
- (9) Ekspertki z państw członkowskich, z którymi przeprowadzono konsultacje za pośrednictwem Komitetu ds. Infrastruktury Paliw Alternatywnych, oraz attaché ds. transportu państw członkowskich przedstawili swoje opinie na temat norm europejskich i specyfikacji technicznych będących przedmiotem niniejszego aktu delegowanego.
- (10) Komisja powinna odpowiednio uzupełnić pkt 1.6 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE, wprowadzając odniesienia do norm europejskich i specyfikacji technicznych opracowanych przez CEN i CENELEC.
- (11) W przypadku gdy nowe specyfikacje techniczne określone w załączniku II do dyrektywy 2014/94/UE należy wprowadzić w drodze aktów delegowanych, należy zastosować 24-miesięczny okres przejściowy,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Punkty ładowania przeznaczone dla autobusów elektrycznych, o których mowa w pkt 1.6 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE, wyposaża się do celów interoperacyjności w następujący sposób:

- punkty ładowania o normalnej i dużej mocy na prąd przemienny (AC) przeznaczone dla autobusów elektrycznych wyposaża się co najmniej w złącza typu 2 opisane w normie EN 62196-2,
- punkty ładowania o normalnej i dużej mocy na prąd stały (DC) przeznaczone dla autobusów elektrycznych wyposaża się co najmniej w złącza uniwersalnego systemu ładowania „Combo 2” opisane w normie EN 62196-3,
- automatyczne złącze stykowe do ładowania przewodowego autobusów elektrycznych w trybie 4, zgodnie z normą EN 61851-23-1, przeznaczone dla automatycznego urządzenia sprzęgającego (ang. *automated connection device*, ACD) zamontowanego na infrastrukturze (pantograf), ACD zamontowanego na dachu pojazdu, ACD zamontowanego pod pojazdem i ACD zamontowanego na infrastrukturze i podłączanego do boku lub dachu pojazdu, wyposaża się w interfejsy mechaniczne i elektryczne, jak określono w normie EN 50696.

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 26 września 2023 r.

Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie wyłącznie do punktów ładowania autobusów elektrycznych zainstalowanych po dacie rozpoczęcia stosowania niniejszego rozporządzenia.

Niniejsze rozporządzenie nie ma zastosowania do infrastruktury ładowania dla przewodów napowietrznych (sieci trakcyjnej) trolejbusów.

(*) Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2019/1161 z dnia 20 czerwca 2019 r. zmieniająca dyrektywę 2009/33/WE w sprawie promowania ekologicznie czystych i energooszczędnych pojazdów transportu drogowego (Dz.U. L 188 z 12.7.2019, s. 116).

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

Sporządzono w Brukseli dnia 17 czerwca 2021 r.

W imieniu Komisji
Ursula VON DER LEYEN
Przewodnicząca
