



ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2025/656

z dnia 2 kwietnia 2025 r.

zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 w odniesieniu do norm dotyczących ładowania bezprzewodowego, elektrycznego systemu drogowego, komunikacji na linii pojazd-sieć oraz dostarczania wodoru dla pojazdów transportu drogowego

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej,

uwzględniając rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/1804 z dnia 13 września 2023 r. w sprawie rozwoju infrastruktury paliw alternatywnych i uchylenia dyrektywy 2014/94/UE ⁽¹⁾, w szczególności jego art. 21 ust. 3,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Komisja może zmienić załącznik II dotyczący specyfikacji technicznych do rozporządzenia (UE) 2023/1804 w celu wprowadzenia nowych specyfikacji technicznych lub aktualizacji odniesień do norm określonych w tym załączniku, aby umożliwić pełną interoperacyjność techniczną infrastruktury ładowania i tankowania pod względem fizycznych połączeń, komunikacji i dostępu dla osób o ograniczonej możliwości poruszania się.
- (2) Zgodnie z art. 21 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2023/1804 Komisja może zwrócić się do europejskich organizacji normalizacyjnych z wnioskiem o przygotowanie normy europejskiej określającej specyfikacje techniczne dla obszarów wymienionych w załączniku II do tego rozporządzenia, dla których Komisja nie przyjęła wspólnych specyfikacji technicznych.
- (3) W 2022 r. zgodnie z art. 10 ust. 1 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 ⁽²⁾ Komisja zwróciła się do Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego (CEN) i Europejskiego Komitetu Normalizacyjnego Elektrotechniki (CENELEC) o opracowanie i przyjęcie stosownych norm europejskich w odniesieniu do komunikacji, dostarczania energii elektrycznej i wodoru na potrzeby transportu drogowego i morskiego oraz żeglugi śródlądowej (M-581) ⁽³⁾.
- (4) Pismem z dnia 17 lipca 2024 r. CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że sfinalizowano kilka wymaganych prac normalizacyjnych. CEN i CENELEC zaleciły Komisji włączenie tych norm do odpowiednich unijnych ram prawnych. Specyfikacje techniczne, o których mowa w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 powinny odzwierciedlić te zalecenia.
- (5) Aby umożliwić sprawne korzystanie z pojazdów zasilanych paliwami alternatywnymi w całej Unii, przepisy techniczne dotyczące interoperacyjności powinny ściśle odnosić się do zdolności zarówno ogólnodostępnych, jak i prywatnych punktów ładowania i tankowania paliw alternatywnych do dostarczania energii, która jest kompatybilna ze wszystkimi odpowiednimi technologiami pojazdów.
- (6) Specyfikacje techniczne dotyczące punktów ładowania o normalnej mocy na prąd stały przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych są obecnie zawarte w pkt 1.2 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804, który odnosi się do specyfikacji technicznych dotyczących punktów ładowania o dużej mocy, podczas gdy należy je uwzględnić w pkt 1.1 załącznika II. Należy również zmienić tytuły pkt 1.1 i 1.2 w celu wyjaśnienia, że mają one zastosowanie wyłącznie do elektrycznych pojazdów lekkich.

⁽¹⁾ Dz.U. L 234 z 22.9.2023, s. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

⁽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, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj>).

⁽³⁾ Decyzja wykonawcza Komisji w sprawie zlecenia normalizacji dla europejskich organizacji normalizacyjnych w odniesieniu do komunikacji, dostarczania energii elektrycznej i wodoru dla transportu drogowego i morskiego oraz żeglugi śródlądowej na potrzeby dyrektywy 2014/94/UE oraz jej planowanego przeglądu w ramach pakietu „Gotowi na 55” (M-581) (C(2022)1710).

- (7) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że normy dotyczące punktów ładowania o normalnej i o dużej mocy przeznaczonych dla pojazdów elektrycznych zawarte w pkt 1.1 i 1.2 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 należy zaktualizować ze względu na zmianę tytułu. Celem jest zastąpienie odniesienia do „wymagań dotyczących zamienności”, które nie zostały uwzględnione w normie, „wymaganiami dotyczącymi zgodności”. Nowe wersje odpowiednich części normy, które powinny mieć zastosowanie przynajmniej do nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych punktów ładowania, to EN IEC 62196-2:2022 i EN IEC 62196-3:2022. Aby uniknąć potencjalnej wymiany obecnie działającego sprzętu, istniejące punkty ładowania o normalnej i o dużej mocy powinny być nadal zgodne z odpowiednimi częściami normy EN IEC 62196-2:2017 i EN IEC 62196-3:2014 do czasu ich modernizacji.
- (8) W części normy EN IEC 61851-1:2019 opisano cztery możliwe tryby ładowania (tryb 1, 2, 3 i 4). Te tryby ładowania zapewniają istotne właściwości operacyjne, funkcje i warunki techniczne związane z punktem ładowania, takie jak aspekty bezpieczeństwa elektrycznego i charakterystyki eksploatacyjne, które pojazdy elektryczne muszą spełniać, aby można było je ładować w sposób bezpieczny i skuteczny. Aby ułatwić interpretację przepisów na rynku, do rozporządzenia należy włączyć, wraz z odpowiednimi normami, poszczególne tryby ładowania związane z normami dotyczącymi punktów ładowania określonymi w załączniku II do rozporządzenia (UE) 2023/1804.
- (9) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że do celów interoperacyjności należy zezwolić, aby prywatne punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny i przeznaczone dla pojazdów elektrycznych były również wyposażone w gniazda wtyczkowe do ładowania w trybie 2 zgodne z częścią normy IEC 60884-1:2022. Część 1 tej normy powinna mieć zastosowanie do wtyczek oraz stałych lub przenośnych gniazd wtyczkowych wyłącznie do ładowania prądem przemiennym, przeznaczonych do użytku domowego i podobnych celów, zarówno w pomieszczeniach, jak i na zewnątrz, w przypadku gdy tryb 2 obejmuje urządzenie sterujące i zabezpieczające zintegrowane z kablem do ładowania (IC-CPD) zapewniające ochronę, kontrolę i bezpieczne ustawienie zasilania.
- (10) Definicja „punktu ładowania” w art. 2 pkt 48 rozporządzenia (UE) 2023/1804 obejmuje urządzenia o mocy wyjściowej mniejszej lub równej 3,7 kW, których głównym celem jest ładowanie pojazdów elektrycznych w trybie 2. Urządzenia te należy zatem również włączyć do pkt 1.1 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804. Do celów interoperacyjności prywatne punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny, których głównym celem jest ładowanie pojazdów elektrycznych, powinny być wyposażone co najmniej w gniazda wtyczkowe lub złącza pojazdowe typu 2 do ładowania w trybie 3 zgodnie z opisem w normie EN IEC 62196-2:2022. Alternatywnie, jeżeli ich moc wyjściowa jest mniejsza lub równa 3,7 kW, a ich głównym celem jest ładowanie pojazdów elektrycznych wyłącznie w trybie 2, powinny one być wyposażone co najmniej w gniazda wtyczkowe do ładowania w trybie 2 zgodne z normą IEC 60884-1:2022.
- (11) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że należy zaktualizować normy dotyczące punktów ładowania dla pojazdów elektrycznych kategorii L zawarte w pkt 1.3 lit. a) i b) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804. W przypadku normy określonej w pkt 1.3 lit. a) aktualizacja jest konieczna ze względu na zmianę tytułu w celu zastąpienia odniesienia do „wymagań dotyczących zamienności”. W przypadku normy określonej w pkt 1.3 lit. b) aktualizacja jest konieczna w celu uwzględnienia kilku ulepszeń technicznych, w tym wyjaśnienia definicji, których nie uwzględniono w normie w ramach „wymagań dotyczących zgodności”. Nowe wersje odpowiednich części norm to EN IEC 62196-2:2022 i IEC 60884-1:2022. Należy również zmienić tytuł pkt 1.3 w celu wyjaśnienia, że w kontekście rozporządzenia (UE) 2023/1804 ma on zastosowanie wyłącznie do pojazdów elektrycznych kategorii L. Ponieważ niniejsze rozporządzenie zmienia tytuły pkt 1.1 i 1.2 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804, odpowiednie części normy dotyczące punktów ładowania o normalnej mocy i o dużej mocy na prąd przemienny i stały, które mają zastosowanie do pojazdów elektrycznych kategorii L, powinny być również wymienione w pkt 1.3 tego załącznika, gdyż mają nadal zastosowanie do tych pojazdów. Aby uniknąć ewentualnej wymiany obecnie funkcjonującego sprzętu, przy przechodzeniu tych części normy na nowe wersje EN IEC 62196-2:2022 i EN IEC 62196-3:2022 w odniesieniu do nowo zainstalowanych i poddanych modernizacji punktów ładowania zgodnie z pkt 1.3.2 i 1.3.3 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 należy stosować takie samo podejście jak w przypadku punktów ładowania w pkt 1.1 i 1.2 tego załącznika. Zmiany w tytułach i zakresie pkt 1.1, 1.2 i 1.3 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 są niezbędne do zapewnienia jaśniejszej prezentacji norm mających zastosowanie dla każdej kategorii pojazdów.

- (12) Ładowanie pojazdów elektrycznych w trybie 2 powinno być możliwe w każdym państwie członkowskim przy użyciu standardowego gniazda wtyczkowego. W związku z tym zgodność punktów ładowania z gniazdami wtyczkowymi określonymi w części normy IEC 60884-1:2022, zgodnie z wymogami pkt 1.1 i 1.3 lit. b) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804, powinna być zapewniona, jeżeli gniazda wtyczkowe punktów ładowania są zgodne z krajowym systemem państwa członkowskiego na podstawie części normy IEC 60884-1:2022, w którym zainstalowano punkt ładowania. Produkty, w tym gniazda wtyczkowe do ładowania elektrycznego, mają być zgodne z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/988 ^(*).
- (13) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że normy dotyczące punktów ładowania o normalnej i o dużej mocy przeznaczonych dla autobusów elektrycznych zawarte w pkt 1.4 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 należy zaktualizować ze względu na zmianę tytułu. Celem jest zastąpienie odniesienia do „wymagań dotyczących zamienności”, które nie zostały uwzględnione w normie, „wymaganiami dotyczącymi zgodności”. Nowe wersje odpowiednich części norm, które powinny mieć zastosowanie przynajmniej do nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych punktów ładowania, to EN IEC 62196-2:2022 i EN IEC 62196-3:2022. Aby uniknąć potencjalnej wymiany obecnie działającego sprzętu, istniejące punkty ładowania o normalnej i o dużej mocy powinny być nadal zgodne z odpowiednimi częściami normy EN IEC 62196-2:2017 i EN IEC 62196-3:2014 do czasu ich modernizacji.
- (14) Biorąc pod uwagę już trwający rozwój infrastruktury ładowania przeznaczonej dla elektrycznych pojazdów ciężkich, konieczne jest określenie odpowiednich wspólnych specyfikacji technicznych w celu zapewnienia interoperacyjności takiej infrastruktury. Do czasu przyjęcia odpowiednich ostatecznych norm zawierających specyfikacje techniczne megawatowego systemu ładowania (MCS) konieczne jest zapewnienie interoperacyjności infrastruktury ładowania zdolnej do dostarczania energii elektrycznej zarówno do elektrycznych pojazdów lekkich, jak i ciężkich. W tym celu zgodnie z pkt 1.6 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 punkty ładowania prądem stałym o dużej mocy dla elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich należy wyposażać w złącza pojazdowe uniwersalnego systemu ładowania „Combo 2” do ładowania w trybie 4, jak opisano w części normy EN IEC 62196-3:2022. Norma ta nie powinna jednak mieć zastosowania do infrastruktury ładowania przeznaczonej wyłącznie dla pojazdów ciężkich i wyposażonej wyłącznie w MCS, ponieważ odpowiednie specyfikacje techniczne zostaną wprowadzone do rozporządzenia (UE) 2023/1804 po zakończeniu prac normalizacyjnych dotyczących MCS.
- (15) CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normach zalecanych do zastosowania w odniesieniu do punktów ładowania na potrzeby indukcyjnego bezprzewodowego ładowania elektrycznych pojazdów lekkich podczas postoju. Zgodnie z pkt 1.7 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 do tych punktów ładowania powinny mieć zastosowanie części norm EN IEC 61980-1:2021, IEN IEC 61980-2:2023 i EN IEC 61980-3:2022.
- (16) Aby potwierdzić, że wdrożenie rynkowe części 1, 2 i 3 normy EN IEC 61980 zapewnia bezpieczeństwo, ochronę i interoperacyjność, Wspólne Centrum Badawcze Komisji zbadało prototypy systemu bezprzewodowego przesyłu energii elektrycznej (WPT) opracowane na potrzeby indukcyjnego bezprzewodowego ładowania elektrycznych pojazdów lekkich podczas postoju zgodnie z metodami określonymi w tych częściach normy. Wyniki badań potwierdzają, że prototypy systemu WPT spełniają limity określone w częściach 1, 2 i 3 normy EN IEC 61980 oraz że w związku z tym należy wprowadzić tę normę do rozporządzenia (UE) 2023/1804.
- (17) CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normach zalecanych do zastosowania do infrastruktury ładowania na potrzeby zasilania elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich energią elektryczną z sieci trakcyjnej górnej za pośrednictwem szyn przewodzących. Do takiej infrastruktury ładowania powinna mieć zastosowanie specyfikacja techniczna CLC/TS 50717:2022.
- (18) CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normach zalecanych do zastosowania do ogólnodostępnych punktów ładowania na potrzeby interfejsu komunikacyjnego pojazd-sieć dla pojazdów drogowych, które to normy należy określić w pkt 2.1 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804. Części norm EN ISO 15118-1:2019, EN ISO 15118-2:2016, EN ISO 15118-3:2016, EN ISO 15118-4:2019 i EN ISO 15118-5:2019 powinny mieć co najmniej zastosowanie do tych nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych punktów ładowania. CEN i CENELEC zaleciły ponadto, aby ogólnodostępne punkty ładowania na potrzeby interfejsu komunikacyjnego pojazd-sieć dla pojazdów drogowych zainstalowane lub zmodernizowane od dnia 1 stycznia 2027 r. były także zgodne co najmniej z częścią normy EN ISO 15118-20:2022. Ponadto prywatne punkty ładowania na potrzeby interfejsu komunikacyjnego

^(*) Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2023/988 z dnia 10 maja 2023 r. w sprawie ogólnego bezpieczeństwa produktów, zmieniające rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1025/2012 i dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2020/1828 oraz uchylające dyrektywę 2001/95/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i dyrektywę Rady 87/357/EWG (Dz.U. L 135 z 23.5.2023, s. 1; ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj>).

pojazd-sieć dla pojazdów drogowych zainstalowane lub zmodernizowane od dnia 1 stycznia 2027 r. powinny być zgodne co najmniej z częścią normy EN IEC 61851-1:2019 w odniesieniu do ładowania w trybie 2 oraz z częścią normy EN ISO 15118-20:2022 w odniesieniu do ładowania w trybie 3 lub 4. Należy przewidzieć racjonalny okres przejściowy dla punktów ładowania, które muszą być zgodne z nowszą i bardziej złożoną częścią normy EN ISO 15118-20:2022. W związku z tym ta część normy powinna mieć zastosowanie do tych punktów ładowania od dnia 1 stycznia 2027 r.

- (19) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że obecne na rynku pojazdy elektryczne są wyposażone wyłącznie w część normy EN ISO 15118-2:2016. Potwierdzili to eksperci z Forum Zrównoważonego Transportu. W części normy EN ISO 15118-2:2016 brakuje szeregu istotnych funkcji i możliwości technicznych, takich jak zaawansowane inteligentne ładowanie, ładowanie dwukierunkowe lub obsługa wielu umów na potrzeby funkcji „podłącz i ładuj”. Cechy te są objęte częścią normy EN ISO 15118-20:2022. Z tego powodu, aby zapewnić użytkownikom końcowym posiadającym pojazdy elektryczne zgodne obecnie z normą EN ISO 15118-2:2016 możliwość korzystania z punktów ładowania w okresie eksploatacji ich pojazdów, punkty ładowania w Unii powinny być również zobowiązane do przestrzegania normy EN ISO 15118-2:2016. Do celów interoperacyjności należy zatem zapewnić współistnienie obu części norm EN ISO 15118-2:2016 i EN ISO 15118-20:2022 w ogólnodostępnej infrastrukturze ładowania zgodnie z pkt 2.1.1 i 2.1.2 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 do czasu pełnego przejścia rynku na część normy EN ISO 15118-20:2022.
- (20) Producentów oryginalnego sprzętu informuje się za pomocą niniejszego rozporządzenia o odpowiednich normach mających zastosowanie do ogólnodostępnych i prywatnych punktów ładowania. Aby zapewnić szybkie przejście, powinni oni uwzględnić takie normy przy wprowadzaniu na rynek nowych pojazdów elektrycznych oraz, jeżeli jest to technicznie możliwe, aktualizować istniejące pojazdy elektryczne znajdujące się obecnie na rynku, aby przejść z normy EN ISO 15118-2:2016 do normy EN ISO 15118-20:2022. Podobnie, o ile jest to technicznie możliwe, operatorzy punktów ładowania powinni aktualizować istniejące punkty ładowania na rynku, tak aby były zgodne z normą EN ISO 15118-20:2022 oprócz normy EN ISO 15118-2:2016 i innych potencjalnych istniejących rozwiązań w zakresie komunikacji niskiego poziomu, takich jak modulacja szerokości impulsu (PWM), jak opisano w normie EN IEC 61851-1:2019.
- (21) Aby uniknąć osieroconych inwestycji w publiczną i prywatną infrastrukturę ładowania, istniejące ogólnodostępne punkty ładowania przeznaczone do ładowania w trybie 3 i 4 wykorzystujące komunikację niskiego poziomu, taką jak PWM, które są już zdolne do komunikacji z pojazdami elektrycznymi na rynku zgodnymi z normą EN ISO 15118-2:2016, powinny być zwolnione z obowiązku wdrożenia części 1–5 normy EN ISO 15118 lub kolejnych rozszerzonych wersji, takich jak EN ISO 15118-20:2022. Modernizacja istniejących ogólnodostępnych punktów ładowania wykorzystujących komunikację niskiego poziomu do komunikacji wysokiego poziomu, jak opisano w normach EN ISO 15118-2 i EN ISO 15118-20, może wymagać znacznych zmian w oprogramowaniu i sprzęcie, co może sprawić, że konieczna będzie pełna wymiana tej działającej infrastruktury. Z tego powodu części 1–5 normy EN ISO 15118 powinny mieć zastosowanie wyłącznie do nowo zbudowanych lub zainstalowanych ogólnodostępnych punktów ładowania. Najnowsza część normy EN ISO 15118-20:2022 nie powinna mieć zastosowania do takich nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych punktów ładowania do dnia 1 stycznia 2027 r., aby zapewnić racjonalny okres przejściowy dla tych punktów ładowania.
- (22) Ponadto w przypadku istniejących prywatnych punktów ładowania przeznaczonych do ładowania w trybie 2 z wykorzystaniem rozwiązań w zakresie komunikacji niskiego poziomu, takich jak PWM, które są już w stanie zapewnić podstawowe funkcje ładowania za pomocą zwykłych gniazd domowych i komunikować się z pojazdami elektrycznymi na rynku wyposażonymi w normę EN ISO 15118-2:2016, również powinny być zwolnione z obowiązku wdrożenia części 1–5 normy EN ISO 15118 lub kolejnych rozszerzonych wersji, takich jak EN ISO 15118-20:2022. Wynika to z faktu, że obecnie te normy nie stwarzałyby żadnej dodatkowej wartości dla użytkownika końcowego. Z tego powodu norma EN IEC 61851-1:2019 zawarta w pkt 2.1.3 lit. a) załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 powinna mieć zastosowanie do nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych prywatnych punktów ładowania przeznaczonych do ładowania w trybie 2 od dnia 1 stycznia 2027 r. Ponadto w odniesieniu do prywatnych punktów ładowania przeznaczonych do ładowania w trybie 3 i 4, w których zaawansowane funkcje ładowania, takie jak ładowanie inteligentne i dwukierunkowe, są możliwe wyłącznie w przypadku komunikacji wysokiego poziomu, część normy EN ISO 15118-20:2022 zawarta w pkt 2.1.3 lit. b) tego załącznika nie powinna mieć zastosowania do takich nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych punktów ładowania do dnia 1 stycznia 2027 r., aby zapewnić racjonalny okres przejściowy dla tych punktów ładowania.

- (23) Operatorzy i producenci zarówno ogólnodostępnych, jak i prywatnych punktów ładowania przeznaczonych specjalnie do ładowania pojazdów elektrycznych w trybie 3 i 4 powinni przygotować i dostosować swój sprzęt i oprogramowanie w celu odpowiedniego spełniania od dnia 1 stycznia 2027 r. części normy EN ISO 15118-20:2022 we wszystkich nowo zainstalowanych lub zmodernizowanych punktach ładowania. Należy w pełni wdrożyć części normy EN ISO 15118-2 i EN ISO 15118-20, natomiast ich stosowanie powinno uwzględniać obowiązkowe i opcjonalne funkcje już określone w tych częściach normy, stosownie do różnych przypadków użycia i trybów ładowania. Podejście to zapewnia bezpieczne i interoperacyjne wdrożenie części normy, a jednocześnie odpowiednio uwzględnia różne scenariusze operacyjne.
- (24) „Podłącz i ładuj” to rozwiązanie technologiczne możliwe na podstawie części norm EN ISO 15118-2:2016 i EN ISO 15118-20:2022. Obejmuje ono automatyczne uwierzytelnianie i autoryzację między pojazdem elektrycznym a stacją ładowania. Umożliwia to przeprowadzenie sesji ładowania na podstawie płatności umownych między użytkownikiem końcowym a dostawcą usług w zakresie mobilności, w tym informacji o rozliczeniach. Aby przeprowadzić sesję ładowania, kierowcy pojazdów elektrycznych muszą jedynie podłączyć złącze punktu ładowania do pojazdu elektrycznego, po czym proces rozpocznie się automatycznie. Ogólnounijne wdrożenie usługi „podłącz i ładuj” oraz możliwość uzyskania do niej dostępu w interoperacyjny sposób w całej Unii przez użytkowników końcowych powinny zapewnić dodatkowe szanse uproszczenia procesu ładowania pojazdów elektrycznych i poprawy ogólnego doświadczenia użytkowników.
- (25) Operatorzy ogólnodostępnych punktów ładowania mogą dobrowolnie zdecydować, czy oferują usługi „podłącz i ładuj” lub inne odpowiednie usługi, np. ładowanie inteligentne i dwukierunkowe, zgodnie z poziomem opcjonalności określonym w częściach norm EN ISO 15118-2:2016 i EN ISO 15118-20:2022. Usługę „podłącz i ładuj” należy wdrażać w całej Unii w sposób interoperacyjny, aby ładowanie było proste i bezproblemowe dla użytkowników. Do celów interoperacyjności i bezpieczeństwa w całej Unii wszystkie ogólnodostępne punkty ładowania na prąd przemienny i stały przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich, zainstalowane lub zmodernizowane od dnia 1 stycznia 2027 r., które oferują usługi automatycznego uwierzytelniania i autoryzacji, takie jak „podłącz i ładuj”, powinny być zgodne z normami EN ISO 15118-2:2016 i EN ISO 15118-20:2022. Istniejące ogólnodostępne punkty ładowania świadczące usługi automatycznego uwierzytelniania i autoryzacji z zastosowaniem innego rozwiązania niż „podłącz i ładuj” na podstawie norm EN ISO 15118-2:2016 i EN ISO 15118-20:2022 powinny mieć możliwość dalszego działania w tym zakresie do czasu pełnego przejścia rynku na te normy. Rozporządzenie (UE) 2023/1804 powinno zapewnić takie interoperacyjne i bezpieczne wdrożenie systemu „podłącz i ładuj”.
- (26) Termin „zainstalowany” należy rozumieć jako początkowe umieszczenie wszystkich odpowiednich urządzeń punktu ładowania, w tym sprzętu, oprogramowania i powiązanej infrastruktury elektrycznej, np. połączeń zasilania energią elektryczną, transformatorów i innych systemów elektrycznych, aby umożliwić ładowanie pojazdów elektrycznych. Różni się to od punktu ładowania, który jest wdrażany, co wymagałoby również, aby był on w pełni operacyjny i dostępny dla użytkowników końcowych. Termin „zmodernizowany” należy rozumieć jako znaczną lub całkowitą wymianę istotnych urządzeń punktu ładowania. Regularne aktualizacje konserwacyjne, w tym wymiana konkretnych komponentów, np. kabli do ładowania, nie powinny być uznawane za remonty. CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że należy zaktualizować normę dotyczącą punktów tankowania wodoru gazowego wykorzystywanego jako paliwo w pojazdach silnikowych oraz powiązanego algorytmu tankowania zawartą w pkt 3.1 i 3.3 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 ze względu na nową wersję normy. Do tych punktów tankowania paliwa i powiązanych algorytmów tankowania powinna mieć zastosowanie norma EN 17127:2024. CEN i CENELEC poinformowały również Komisję o normie, którą zaleca się stosować w odniesieniu do złączy w punktach tankowania dystrybuujących gazowy (sprężony) wodór dla pojazdów ciężkich. Zgodnie z pkt 3.5 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 do tych punktów tankowania paliwa powinna mieć zastosowanie norma EN 17127:2024.
- (27) Należy również zmienić tytuł pkt 3.1 załącznika II do rozporządzenia (UE) 2023/1804, aby uniknąć niepewności rynkowej i wyjaśnić, że ma on zastosowanie do punktów tankowania dystrybuujących gazowy (sprężony) wodór wyłącznie dla pojazdów lekkich. Ta zmiana tytułu zapewni lepsze zróżnicowanie szczegółowych specyfikacji technicznych dotyczących punktów tankowania dystrybuujących gazowy (sprężony) wodór dla pojazdów lekkich w pkt 3.1 załącznika II i pozwoli uniknąć ich nakładania się ze specyfikacjami technicznymi dla pojazdów ciężkich określonymi w pkt 3.5 tego załącznika, z jednoczesnym zachowaniem tego samego zakresu.

- (28) W dyrektywie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2555⁽⁵⁾ określono wymogi dotyczące krajowych zdolności w dziedzinie cyberbezpieczeństwa, zobowiązano państwa członkowskie do przyjęcia krajowych strategii cyberbezpieczeństwa oraz wprowadzono przepisy i obowiązki w zakresie zarządzania ryzykiem w cyberprzestrzeni i w zakresie wymiany informacji. Ponieważ dyrektywa (UE) 2022/2555 obejmuje operatorów punktów ładowania jako część sektora o wysoce krytycznym znaczeniu, stosowanie tej dyrektywy i wymogów określonych w rozporządzeniu (UE) 2023/1804 powinno mieć charakter uzupełniający.
- (29) Należy zatem odpowiednio zmienić rozporządzenie (UE) 2023/1804.
- (30) W art. 21 ust. 6 rozporządzenia (UE) 2023/1804 określono wymóg, aby zmiany załącznika II do tego rozporządzenia przyjęte w drodze aktów delegowanych przewidywały racjonalne okresy przejściowe, zanim zawarte w nich przepisy staną się wiążące. W związku z tym w niniejszym rozporządzeniu należy przewidzieć ogólną odroczoną datę rozpoczęcia stosowania,

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 wprowadza się zmiany określone w załączniku do niniejszego rozporządzenia.

Artykuł 2

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

Niniejsze rozporządzenie stosuje się od dnia 8 stycznia 2026 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 2 kwietnia 2025 r.

W imieniu Komisji
Przewodnicząca
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁵⁾ Dyrektywa Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2022/2555 z dnia 14 grudnia 2022 r. w sprawie środków na rzecz wysokiego wspólnego poziomu cyberbezpieczeństwa na terytorium Unii, zmieniająca rozporządzenie (UE) nr 910/2014 i dyrektywę (UE) 2018/1972 oraz uchylająca dyrektywę (UE) 2016/1148 (dyrektywa NIS 2) (Dz.U. L 333 z 27.12.2022, s. 80, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj>).

ZAŁĄCZNIK

W załączniku II do rozporządzenia (UE) 2023/1804 wprowadza się następujące zmiany:

1) dodaje się pkt 0 w brzmieniu:

„0. Definicje:

Do celów niniejszego załącznika stosuje się następujące definicje:

- a) »zainstalowany« oznacza początkowe umieszczenie wszystkich odpowiednich urządzeń punktu ładowania, w tym sprzętu, oprogramowania i powiązanej infrastruktury elektrycznej, np. połączeń zasilania energią elektryczną, transformatorów i innych systemów elektrycznych, aby umożliwić ładowanie pojazdów elektrycznych;
- b) »zmodernizowany« oznacza znaczną lub całkowitą wymianę istotnych urządzeń punktu ładowania.”;

2) pkt 1.1–1.4 otrzymują brzmienie:

„1.1. Punkty ładowania o normalnej mocy przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich:

- punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich od dnia 8 stycznia 2026 r. muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w gniazda wtyczkowe lub złącza pojazdowe typu 2 do ładowania w trybie 3 zgodnie z opisem w normie EN IEC 62196-2:2022 lub, jeżeli ich moc jest mniejsza lub równa 3,7 kW, a ich głównym celem jest ładowanie pojazdów elektrycznych w trybie 2, w gniazda wtyczkowe zgodne z normą IEC 60884-1:2022; punkty ładowania o normalnej mocy na prąd przemienny zainstalowane przed tą datą muszą nadal spełniać normę EN IEC 62196-2:2017 do czasu ich modernizacji;
- punkty ładowania o normalnej mocy na prąd stały przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich od dnia 8 stycznia 2026 r. muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w złącza pojazdowe uniwersalnego systemu ładowania »Combo 2« do ładowania w trybie 4 opisane w normie EN IEC 62196-3:2022; punkty ładowania o normalnej mocy na prąd stały zainstalowane przed tą datą muszą nadal spełniać normę EN IEC 62196-3:2014 do czasu ich modernizacji.

1.2. Punkty ładowania o dużej mocy przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich:

- punkty ładowania o dużej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich od dnia 8 stycznia 2026 r. muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w złącza pojazdowe typu 2 do ładowania w trybie 3 opisane w normie EN IEC 62196-2:2022; punkty ładowania o dużej mocy na prąd przemienny zainstalowane przed tą datą muszą nadal spełniać normę EN IEC 62196-2:2017 do czasu ich modernizacji;
- punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich od dnia 8 stycznia 2026 r. muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w złącza pojazdowe uniwersalnego systemu ładowania »Combo 2« do ładowania w trybie 4 opisane w normie EN IEC 62196-3:2022; punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały zainstalowane przed tą datą muszą nadal spełniać normę EN IEC 62196-3:2014 do czasu ich modernizacji.

1.3. Punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów elektrycznych kategorii L:

1.3.1. Ogólnodostępne punkty ładowania na prąd przemienny zarezerwowane dla pojazdów elektrycznych kategorii L o mocy wyjściowej mniejszej lub równej 3,7 kW muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w jeden z następujących elementów:

- a) gniazda wtyczkowe lub złącza pojazdowe typu 3 A, jak opisano w normie EN 62196-2:2022 (do ładowania w trybie 3);
- b) gniazda wtyczkowe zgodne z normą IEC 60884-1:2022 (do ładowania w trybie 1 lub 2).

- 1.3.2. Ogólnodostępne punkty ładowania na prąd przemienny zarezerwowane dla pojazdów elektrycznych kategorii L, o mocy powyżej 3,7 kW zainstalowane lub zmodernizowane od dnia 8 stycznia 2026 r. muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w gniazda wtyczkowe lub złącza pojazdowe typu 2 do ładowania w trybie 3 opisane w normie EN IEC 62196-2:2022; ogólnodostępne punkty ładowania na prąd przemienny zarezerwowane dla pojazdów elektrycznych kategorii L, o mocy powyżej 3,7 kW zainstalowane przed tą datą muszą być nadal zgodne z normą EN IEC 62196-2:2017 do czasu ich modernizacji.
- 1.3.3. Ogólnodostępne punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały zarezerwowane dla pojazdów elektrycznych kategorii L zainstalowane lub zmodernizowane od dnia 8 stycznia 2026 r. muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w złącza pojazdowe uniwersalnego systemu ładowania »Combo 2« do ładowania w trybie 4 opisane w normie EN IEC 62196-3:2022; ogólnodostępne punkty ładowania o normalnej mocy i ogólnodostępne punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały zainstalowane przed tą datą muszą nadal spełniać normę EN IEC 62196-3:2014 do czasu ich modernizacji.
- 1.4. Punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy przeznaczone dla autobusów elektrycznych:
- punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy na prąd przemienny przeznaczone dla autobusów elektrycznych od dnia 8 stycznia 2026 r. muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w złącza pojazdowe typu 2 do ładowania w trybie 3 opisane w normie EN IEC 62196-2:2022; punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy na prąd przemienny zainstalowane przed tą datą muszą nadal spełniać normę EN IEC 62196-2:2017 do czasu ich modernizacji;
 - punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały przeznaczone dla autobusów elektrycznych, które zostały zainstalowane lub zmodernizowane od dnia 8 stycznia 2026 r., muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w złącza pojazdowe uniwersalnego systemu ładowania »Combo 2« do ładowania w trybie 4 opisane w normie EN IEC 62196-3:2022; punkty ładowania o normalnej mocy i punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały zainstalowane przed tą datą muszą nadal spełniać normę EN IEC 62196-3:2014 do czasu ich modernizacji.”;
- 3) pkt 1.6 i 1.7 otrzymują brzmienie:
- „1.6. Punkty ładowania o dużej mocy przeznaczone dla elektrycznych pojazdów ciężkich:
- punkty ładowania o dużej mocy na prąd stały przeznaczone dla infrastruktury ładowania zdolnej do dostarczania energii elektrycznej zarówno do pojazdów elektrycznych lekkich, jak i ciężkich muszą być – ze względów interoperacyjności – wyposażone co najmniej w złącza pojazdowe uniwersalnego systemu ładowania »Combo 2« do ładowania w trybie 4, jak opisano w normie EN IEC 62196-3:2022.
- 1.7. Specyfikacje techniczne dotyczące indukcyjnego bezprzewodowego ładowania elektrycznych pojazdów lekkich podczas postoju:
- punkty ładowania przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich do indukcyjnego bezprzewodowego ładowania podczas postoju muszą być – ze względów interoperacyjności – zgodne z normami:
- EN IEC 61980-1:2021 »Systemy bezprzewodowego przesyłu energii w pojazdach elektrycznych (WPT) – Część 1: Wymagania ogólne«;
 - EN IEC 61980-2:2023 »Systemy bezprzewodowego przesyłu energii w pojazdach elektrycznych (WPT) – Część 2: Szczegółowe wymagania dotyczące komunikacji i działania systemu bezprzewodowego przesyłu energii w polu magnetycznym«;
 - EN IEC 61980-3:2022 »Systemy bezprzewodowego przesyłu energii w pojazdach elektrycznych (WPT) – Część 3: Szczegółne wymagania dotyczące systemów bezprzewodowego przesyłu energii w polu magnetycznym«.”;

4) pkt 1.14 otrzymuje brzmienie:

„1.14. Specyfikacje techniczne dotyczące elektrycznego systemu drogowego (ERS) w zakresie zasilania elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich energią elektryczną z sieci trakcyjnej górnej za pośrednictwem szyn przewodzących:

Infrastruktura ładowania na prąd przemienny i prąd stały przeznaczona do elektrycznego systemu drogowego (ERS) do zasilania elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich, wyposażonych w odbierak prądu w sieci trakcyjnej górnej, energią elektryczną z sieci trakcyjnej górnej za pośrednictwem szyn przewodzących, umożliwiającą odbiór prądu z szyn przewodzących przez pojazdy drogowe z toru zasilającego zintegrowanego z drogami, musi być zgodna – ze względów interoperacyjności – z normą:

- CLC/TS 50717:2022 »Wymagania techniczne dla odbieraków prądu do systemów zasilania w sieci trakcyjnej górnej w użytkowanych pojazdach drogowych.«;

5) pkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1. Specyfikacje techniczne dotyczące komunikacji między pojazdem elektrycznym a punktem ładowania (komunikacja na linii pojazd-sieć):

2.1.1. Ogólnodostępne punkty ładowania na prąd przemienny i prąd stały przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich zainstalowane lub zmodernizowane od dnia 8 stycznia 2026 r. muszą być zgodne – ze względów interoperacyjności – co najmniej z następującymi normami:

- EN ISO 15118-1:2019 »Pojazdy drogowe – Interfejs komunikacji pomiędzy pojazdem a siecią – Część 1: Informacje ogólne oraz definicje przypadków użycia«;
- EN ISO 15118-2:2016 »Pojazdy drogowe – Interfejs komunikacji pomiędzy pojazdem a siecią – Część 2: Wymagania dla sieci i protokołów aplikacji«;
- EN ISO 15118-3:2016 »Pojazdy drogowe – Interfejs komunikacji pomiędzy pojazdem a siecią – Część 3: Wymagania dla warstwy fizycznej i warstwy łącza danych«;
- EN ISO 15118-4:2019 »Pojazdy drogowe – Interfejs komunikacji pomiędzy pojazdem a siecią – Część 4: Badanie zgodności sieci i protokołu aplikacji«;
- EN ISO 15118-5:2019 »Pojazdy drogowe – Interfejs komunikacji pomiędzy pojazdem a siecią – Część 5: Badanie zgodności warstwy fizycznej i warstwy łącza danych«.

2.1.2. Ogólnodostępne punkty ładowania na prąd przemienny i prąd stały przeznaczone dla elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich zainstalowane lub zmodernizowane od dnia 1 stycznia 2027 r. muszą być zgodne – ze względów interoperacyjności – co najmniej z normą EN ISO 15118-20:2022 »Pojazdy drogowe – interfejs komunikacji pomiędzy pojazdem a siecią – Część 20: Wymagania dla warstwy sieci i warstwy aplikacji 2. generacji«. W przypadku gdy takie punkty ładowania oferują usługi automatycznego uwierzytelniania i autoryzacji, takie jak usługa »podłącz i ładuj«, muszą być zgodne – ze względów interoperacyjności i bezpieczeństwa – zarówno z normą EN ISO 15118-2:2016, jak i normą EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3. Prywatne punkty ładowania na prąd przemienny i prąd stały elektrycznych pojazdów lekkich i ciężkich, zainstalowane lub zmodernizowane od dnia 1 stycznia 2027 r., muszą być zgodne – ze względów interoperacyjności – co najmniej z następującymi normami:

- a) EN IEC 61851-1:2019 »System przewodowego ładowania pojazdów elektrycznych – Część 1: Wymagania ogólne« (dla ładowania w trybie 2);
- b) EN ISO 15118-20:2022 »Pojazdy drogowe – Interfejs komunikacji pomiędzy pojazdem a siecią – Część 20: Wymagania dla warstwy sieci i warstwy aplikacji 2. generacji« (dla ładowania w trybie 3 lub 4).»;

6) pkt 3.1 otrzymuje brzmienie:

„3.1. Specyfikacje techniczne dotyczące złączy w punktach tankowania dystrybuujących gazowy (sprężony) wodór dla pojazdów lekkich muszą być zgodne – ze względów interoperacyjności – co najmniej z wymogami interoperacyjności opisanymi w normie EN 17127:2024.»;

- 7) pkt 3.3 otrzymuje brzmienie:
„3.3. Algorytm tankowania wodoru musi być zgodny z wymogami normy EN 17127:2024.”;
- 8) pkt 3.5 otrzymuje brzmienie:
„3.5. Specyfikacje techniczne dotyczące złączy w punktach tankowania dystrybuujących gazowy (sprężony) wodór dla pojazdów ciężkich muszą być zgodne – ze względów interoperacyjności – co najmniej z wymogami opisanymi w normie EN 17127:2024.”.
-