



NAŘÍZENÍ KOMISE V PŘENESENÉ PRÁVOMOCI (EU) 2025/656

ze dne 2. dubna 2025,

kterým se mění nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804, pokud jde o normy pro bezdrátové dobíjení, elektrický silniční systém, komunikaci vozidlo-síť a dodávky vodíku pro silniční vozidla

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu o fungování Evropské unie,

s ohledem na nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/1804 ze dne 13. září 2023 o zavádění infrastruktury pro alternativní paliva a o zrušení směrnice 2014/94/EU ⁽¹⁾, a zejména na čl. 21 odst. 3 uvedeného nařízení,

vzhledem k těmto důvodům:

- (1) Komise může změnit přílohu II nařízení (EU) 2023/1804 o technických specifikacích s cílem zavést nové technické specifikace nebo aktualizovat odkazy na normy stanovené v uvedené příloze, aby umožnila plnou technickou interoperabilitu dobíjecí a čerpací infrastruktury, pokud jde o fyzické připojení, komunikační výměny a přístup pro osoby s omezenou schopností pohybu a orientace.
- (2) Podle čl. 21 odst. 2 nařízení (EU) 2023/1804 může Komise požádat evropské normalizační organizace, aby vypracovaly evropské normy stanovující technické specifikace pro oblasti uvedené v příloze II uvedeného nařízení, pro něž Komise nepřijala žádné společné technické specifikace.
- (3) V roce 2022 Komise podle čl. 10 odst. 1 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 ⁽²⁾ požádala Evropský výbor pro normalizaci (CEN) a Evropský výbor pro normalizaci v elektrotechnice (CENELEC), aby vypracovaly a přijaly odpovídající evropské normy, pokud jde o informační výměnu a dodávky elektřiny a vodíku pro silniční a námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu (M-581) ⁽³⁾.
- (4) Dopisem ze dne 17. července 2024 informovaly výbory CEN a CENELEC Komisi, že některé požadované normalizační práce byly dokončeny. CEN a CENELEC doporučily Komisi, aby tyto normy zahrnula do právního rámce Unie. Technické specifikace uvedené v příloze II nařízení (EU) 2023/1804 by měly tato doporučení odrážet.
- (5) Aby bylo možné bez problémů používat vozidla na alternativní paliva v celé Unii, měla by technická ustanovení týkající se „interoperability“ striktně odkazovat na schopnost veřejně přístupných i soukromých dobíjecích bodů a výdejních stojanů na alternativní paliva dodávat energii, která je slučitelná se všemi příslušnými technologiemi vozidel.
- (6) Technické specifikace pro běžné dobíjecí body na stejnosměrný proud pro elektrická vozidla jsou v současné době zahrnuty do bodu 1.2 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804, který se týká technických specifikací pro vysoce výkonné dobíjecí body, avšak měly by být zahrnuty do bodu 1.1 přílohy II. Názvy bodů 1.1 a 1.2 by měly být rovněž změněny, aby se vyjasnilo, že se vztahují pouze na lehká elektrická vozidla.

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

⁽²⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 ze dne 25. října 2012 o evropské normalizaci, změně směrnic Rady 89/686/EHS a 93/15/EHS a směrnic Evropského 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 kterým se ruší rozhodnutí Rady 87/95/EHS a rozhodnutí Evropského parlamentu a Rady č. 1673/2006/ES (Úř. věst. L 316, 14.11.2012, s. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj>).

⁽³⁾ Prováděcí rozhodnutí Komise o žádosti o normalizaci podané evropským normalizačním organizacím, pokud jde o komunikační výměnu a dodávky elektřiny a vodíku pro silniční a námořní dopravu a vnitrozemskou plavbu na podporu směrnice 2014/94/EU a její plánované revize v rámci balíčku „Fit for 55“ (M-581) (C(2022) 1710).

- (7) Výbory CEN a CENELEC informovaly Komisi, že normy pro běžné a vysoce výkonné dobíjecí body pro elektrická vozidla uvedené v bodech 1.1 a 1.2 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804 by měly být aktualizovány z důvodu změny názvu. Jde o nahrazení pojmu „požadavky na zaměnitelnost“, které norma neřešila, pojmem „požadavky na kompatibilitu“. Novými verzemi příslušných částí normy, které by se přinejmenším měly uplatňovat na tyto nově instalované nebo renovované dobíjecí body, jsou EN IEC 62196-2:2022 a EN IEC 62196-3:2022. Aby se zabránilo možné výměně aktuálně fungujícího hardwaru, měly by stávající běžné a vysoce výkonné dobíjecí body nadále splňovat příslušné části normy EN IEC 62196-2:2017 a EN IEC 62196-3:2014, dokud nebudou renovovány.
- (8) Část normy EN IEC 61851-1:2019 popisuje čtyři možné režimy dobíjení (režimy 1, 2, 3 a 4). Tyto režimy dobíjení zahrnují důležité provozní charakteristiky, funkce a technické podmínky související s dobíjecím bodem, jako jsou hlediska elektrické bezpečnosti a provozní charakteristiky, které musí elektrická vozidla splňovat, aby se mohla bezpečně a úspěšně dobíjet. V zájmu snadného tržního výkladu by měly být do uvedeného nařízení spolu s příslušnými normami zahrnuty různé režimy dobíjení související s normami pro dobíjecí body stanovenými v příloze II nařízení (EU) 2023/1804.
- (9) Výbory CEN a CENELEC informovaly Komisi, že pro účely interoperability by mělo být povoleno, aby soukromé běžné dobíjecí body na střídavý proud pro elektrická vozidla byly rovněž vybaveny zásuvkami pro dobíjení v režimu 2 v souladu s částí normy IEC 60884-1:2022. Část 1 uvedené normy by se měla vztahovat na vidlice a pevné nebo přenosné zásuvky pouze pro dobíjení na střídavý proud, určené pro domácnost a podobné účely, buď ve vnitřních, nebo ve venkovních prostorech, kde režim 2 zahrnuje ovládací a ochranné zařízení na kabelu (IC-CPD), které zajišťuje ochranu, ovládání a bezpečné nastavení výkonu.
- (10) Definice „dobíjecího bodu“ v čl. 2 bodě 48 nařízení (EU) 2023/1804 zahrnuje zařízení s výstupním výkonem 3,7 kW nebo nižším, jejichž primárním účelem je dobíjení elektrických vozidel v režimu 2. Tato zařízení by proto měla být rovněž zahrnuta do bodu 1.1 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804. Pro účely interoperability by soukromé běžné dobíjecí body na střídavý proud, jejichž primárním účelem je dobíjení elektrických vozidel, měly být vybaveny alespoň zásuvkami nebo vozidlovými konektory typu 2 pro dobíjení v režimu 3, jak je popsáno v normě EN IEC 62196-2:2022. Alternativně, pokud je jejich výstupní výkon 3,7 kW nebo nižší a jejich primárním účelem je dobíjení elektrických vozidel výhradně v režimu 2, měly by být vybaveny alespoň zásuvkami pro dobíjení v režimu 2 v souladu s normou IEC 60884-1:2022.
- (11) Výbory CEN a CENELEC informovaly Komisi, že normy pro dobíjecí body pro elektrická vozidla kategorie L uvedené v bodech 1.3 písm. a) a b) přílohy II nařízení (EU) 2023/1804 by měly být aktualizovány. U normy v bodě 1.3 písm. a) je aktualizace nutná z důvodu změny názvu, aby se nahradil pojem „požadavky na zaměnitelnost“. U normy v bodě 1.3 písm. b) je aktualizace nutná k začlenění několika technických zdokonalení, včetně vyjasnění definic, jimiž se norma nezabývá, pojmem „požadavky na kompatibilitu“. Novými verzemi příslušných částí norem jsou EN IEC 62196-2:2022 a IEC 60884-1:2022. Název bodu 1.3 by měl být rovněž změněn, aby bylo jasné, že v souvislosti s nařízením (EU) 2023/1804 se vztahuje pouze na elektrická vozidla kategorie L. Vzhledem k tomu, že toto nařízení mění názvy bodů 1.1 a 1.2 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804, mělo by se v bodě 1.3 uvedené přílohy rovněž odkazovat na relevantní části normy pro běžné a vysoce výkonné dobíjecí body na střídavý i stejnosměrný proud, které se vztahují na elektrická vozidla kategorie L, neboť ty pro tato vozidla zůstávají v platnosti. Aby se zabránilo možné výměně aktuálně fungujícího hardwaru, měl by se přechod těchto částí normy na nové verze EN IEC 62196-2:2022 a EN IEC 62196-3:2022 pro nově instalované a renovované dobíjecí body podle bodů 1.3.2 a 1.3.3 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804 řídit stejným přístupem jako u dobíjecích bodů podle bodů 1.1 a 1.2 uvedené přílohy. Změny názvů a oblasti působnosti bodů 1.1, 1.2 a 1.3 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804 jsou nezbytné k dosažení jasnější prezentace norem platných pro jednotlivé kategorie vozidel.

- (12) Dobíjení elektrických vozidel v režimu 2 by mělo být možné pomocí standardní zásuvky v každém členském státě. Proto by měl být zajištěn soulad dobíjecích bodů se zásuvkami podle části normy IEC 60884-1:2022, jak je požadováno podle bodu 1.1 a bodu 1.3 písm. b) přílohy II nařízení (EU) 2023/1804, pokud jsou zásuvky dobíjecích bodů v souladu s vnitrostátním systémem členského státu, v němž je dobíjecí bod zaváděn, na základě části normy IEC 60884-1:2022. Výrobky, včetně zásuvek pro elektrické dobíjení, musí být v souladu s nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/988 (*).
- (13) Výbory CEN a CENELEC informovaly Komisi, že z důvodu změny názvu by měly být aktualizovány normy pro běžné a vysoce výkonné dobíjecí body pro elektrické autobusy, které jsou uvedeny v bodě 1.4 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804. Jde o nahrazení pojmu „požadavky na zaměnitelnost“, které norma neřešila, pojmem „požadavky na kompatibilitu“. Novými verzemi příslušných částí normy, které by se měly alespoň vztahovat na tyto nové instalované nebo renovované dobíjecí body, jsou EN IEC 62196-2:2022 a EN IEC 62196-3:2022. Aby se zabránilo možné výměně aktuálně fungujícího hardwaru, měly by stávající běžné a vysoce výkonné dobíjecí body nadále splňovat příslušné části normy EN IEC 62196-2:2017 a EN IEC 62196-3:2014, dokud nebudou renovovány.
- (14) Vzhledem k již probíhajícímu zavádění dobíjecí infrastruktury pro těžká elektrická vozidla je nezbytné stanovit příslušné společné technické specifikace, aby byla zajištěna interoperabilita této infrastruktury. Do doby, než budou přijaty příslušné konečné normy obsahující technické specifikace pro Megawatt Charging System (MCS), je nezbytné zajistit interoperabilitu dobíjecí infrastruktury tak, aby byla schopna dodávat elektřinu lehkým i těžkým elektrickým vozidlům. Za tímto účelem by podle bodu 1.6 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804 měly být vysoce výkonné dobíjecí body na stejnosměrný proud pro lehká i těžká elektrická vozidla vybaveny vozidlovými konektory kombinovaného systému dobíjení „Combo 2“ pro dobíjení v režimu 4, jak je popsáno v části normy EN IEC 62196-3:2022. Tato norma by se však neměla vztahovat na dobíjecí infrastrukturu určenou výhradně pro těžká vozidla a vybavenou výhradně systémem MCS, neboť příslušné technické specifikace budou zavedeny v nařízení (EU) 2023/1804, jakmile bude dokončena normalizační práce ohledně systému MCS.
- (15) Výbory CEN a CENELEC informovaly Komisi o normách, které se doporučuje uplatňovat v případě dobíjecích bodů pro indukční statické bezdrátové dobíjení lehkých elektrických vozidel. Podle bodu 1.7 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804 by se na tyto dobíjecí body měly uplatňovat části norem EN IEC 61980-1:2021, EN IEC 61980-2:2023 a EN IEC 61980-3:2022.
- (16) Za účelem potvrzení bezpečného, zabezpečeného a interoperabilního tržního provádění částí 1, 2 a 3 normy EN IEC 61980 byly prototypy systémů bezdrátového přenosu energie (WPT) vyvinuté pro indukční statické bezdrátové dobíjení lehkých elektrických vozidel testovány Společným výzkumným střediskem Komise v souladu s metodikami stanovenými v těchto částech normy. Výsledky zkoušek potvrzují, že prototypy systému WPT splňují limity stanovené v částech 1, 2 a 3 normy EN IEC 61980, a že je proto vhodné tuto normu zavést do nařízení (EU) 2023/1804.
- (17) Výbory CEN a CENELEC informovaly Komisi o normách, které se doporučuje uplatňovat v případě pozemního zdroje dynamického napájení prostřednictvím vodivých kolejnic pro lehká a těžká elektrická vozidla. Na tuto dobíjecí infrastrukturu by se měla vztahovat technická specifikace CLC/TS 50717:2022.
- (18) Výbory CEN a CENELEC informovaly Komisi o normách, které se doporučuje uplatňovat v případě veřejně přístupných dobíjecích bodů pro komunikační rozhraní vozidlo-síť pro silniční vozidla a které by měly být stanoveny v bodě 2.1 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804. Na tyto nové instalované nebo renovované dobíjecí body by se měly vztahovat alespoň části 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. Kromě toho výbory CEN a CENELEC doporučily, aby veřejně přístupné dobíjecí body pro komunikační rozhraní vozidlo-síť pro silniční vozidla instalované nebo renovované od 1. ledna 2027 splňovaly alespoň část normy EN ISO 15118-20:2022. Dále by soukromé dobíjecí body pro komunikační rozhraní vozidlo-síť pro silniční vozidla instalované nebo renovované od 1. ledna 2027 měly splňovat

(*) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2023/988 ze dne 10. května 2023 o obecné bezpečnosti výrobků, o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 1025/2012 a směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2020/1828 a o zrušení směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/95/ES a směrnice Rady 87/357/EHS (Úř. věst. L 135, 23.5.2023, s. 1; ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj>).

alespoň část normy EN IEC 61851-1:2019 pro dobíjení v režimu 2 a část normy EN ISO 15118-20:2022 pro dobíjení v režimu 3 nebo v režimu 4. Je vhodné stanovit pro dobíjecí body, které musí splňovat novější a složitější část normy EN ISO 15118-20:2022, přiměřené přechodné období. Uvedená část normy by se proto měla na tyto dobíjecí body uplatňovat od 1. ledna 2027.

- (19) Výbory CEN a CENELEC informovaly Komisi, že současná elektrická vozidla na trhu splňují pouze část normy EN ISO 15118-2:2016. To potvrdili odborníci z Fóra pro udržitelnou dopravu. Část normy EN ISO 15118-2:2016 neobsahuje několik relevantních prvků a technických možností, jako je pokročilé inteligentní dobíjení, obousměrné nabíjení nebo mnohasmluvní řešení pro službu plug-and-charge. Tyto prvky zahrnuje část normy EN ISO 15118-20:2022. Z toho důvodu, aby se zajistilo, že koncoví uživatelé s elektrickými vozidly, která v současnosti splňují normu EN ISO 15118-2:2016, budou moci využívat dobíjecí body po dobu životnosti svých vozidel, je vhodné, aby dobíjecí body v Unii rovněž musely splňovat normu EN ISO 15118-2:2016. Pro účely interoperability by proto měla být zajištěna koexistence obou částí normy EN ISO 15118-2:2016 a EN ISO 15118-20:2022 ve veřejně přístupné dobíjecí infrastruktuře podle bodů 2.1.1 a 2.1.2 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804, dokud nebude dosaženo úplného tržního přechodu na část normy EN ISO 15118-20:2022.
- (20) Výrobci původního zařízení jsou tímto nařízením informováni o příslušných normách platných pro veřejně přístupné a soukromé dobíjecí body. K zajištění rychlého přechodu by měli tyto normy zohlednit při uvádění nových elektrických vozidel na trh, a je-li to technicky možné, modernizovat stávající elektrická vozidla, která jsou v současné době na trhu, z normy EN ISO 15118-2:2016 na normu EN ISO 15118-20:2022. Podobně, je-li to technicky možné, by provozovatelé dobíjecích bodů měli modernizovat stávající dobíjecí body na trhu tak, aby kromě normy EN ISO 15118-2:2016 podporovaly normu EN ISO 15118-20:2022 a další potenciální stávající nízkoúrovňovou komunikační řešení, jako je modulace šířky impulsů (PWM), jak je popsáno v normě EN IEC 61851-1:2019.
- (21) Aby se předešlo uvíznutí investic do veřejné a soukromé dobíjecí infrastruktury, měly by být stávající veřejně přístupné dobíjecí body pro režimy dobíjení 3 a 4, které využívají nízkoúrovňovou komunikaci, jako je PWM, a jsou již schopny komunikovat s elektrickými vozidly na trhu splňujícími normu EN ISO 15118-2:2016, vyňaty z provádění částí 1 až 5 normy EN ISO 15118 nebo následných rozšířených verzí, jako je EN ISO 15118-20:2022. Modernizace stávajících veřejně přístupných dobíjecích bodů využívajících nízkoúrovňové komunikace na vysokoúrovňovou komunikaci, jak je popsáno v normách EN ISO 15118-2 a EN ISO 15118-20, by mohla vyžadovat významné změny softwaru a hardwaru, což by případně mohlo vyžadovat úplné nahrazení uvedené funkční infrastruktury. Z tohoto důvodu by se části 1 až 5 normy EN ISO 15118 měly uplatňovat pouze na nově instalované nebo renovované veřejně přístupné dobíjecí body. Nejnovější část normy EN ISO 15118-20:2022 by se na tyto nově instalované nebo renovované dobíjecí body neměla uplatňovat až do 1. ledna 2027, aby jim bylo poskytnuto přiměřené přechodné období.
- (22) Kromě toho by u stávajících soukromých dobíjecích bodů pro dobíjení v režimu 2 mělo být používání stávajících nízkoúrovňových komunikačních řešení, jako je PWM, která jsou již schopna pokrýt základní dobíjecí funkce pomocí běžných zásuvek pro domácnost a komunikovat s elektrickými vozidly na trhu splňujícími normu EN ISO 15118-2:2016, rovněž vyňato z provádění částí 1 až 5 normy EN ISO 15118 nebo následných rozšířených verzí, jako je EN ISO 15118-20:2022. A to z toho důvodu, že by tyto normy v současné době nepřinesly koncovému uživateli žádnou přidanou hodnotu. Proto by se na nově instalované nebo renovované soukromé dobíjecí body pro režim 2 měla od 1. ledna 2027 uplatňovat část normy EN IEC 61851-1:2019 uvedená v bodě 2.1.3 písm. a) přílohy II nařízení (EU) 2023/1804. Kromě toho, pokud jde o soukromé dobíjecí body pro režimy dobíjení 3 a 4, kde jsou pokročilé dobíjecí prvky, jako je inteligentní dobíjení a obousměrné nabíjení, umožněny pouze prostřednictvím vysokoúrovňové komunikace, neměla by se na tyto nově instalované nebo renovované dobíjecí body do 1. ledna 2027 vztahovat část normy EN ISO 15118-20:2022 uvedená v bodě 2.1.3 písm. b) zmíněné přílohy, aby jim bylo poskytnuto přiměřené přechodné období.

- (23) Provozovatelé a výrobci veřejně přístupných i soukromých dobíjecích bodů konkrétně pro režimy 3 a 4 dobíjení elektrických vozidel by měli od 1. ledna 2027 ve všech nově instalovaných nebo renovovaných dobíjecích bodech připravit a předem upravit svůj hardware a software tak, aby řádně splňoval část normy EN ISO 15118-20:2022. Celkové provedení normativních částí EN ISO 15118-2 a EN ISO 15118-20 by mělo být uskutečněno v plném rozsahu a jejich uplatňování by mělo zohledňovat povinné a volitelné funkce, které jsou již v rámci těchto částí norem definovány, a to v závislosti na různých případech použití a režimech dobíjení. Tento přístup zajišťuje bezpečné a interoperabilní provádění částí norem a zároveň náležitě řeší různé provozní scénáře.
- (24) Plug-and-charge je technologické řešení, které umožňují části normy EN ISO 15118-2:2016 a EN ISO 15118-20:2022. Upravuje automatizované ověřování a autorizaci mezi elektrickým vozidlem a dobíjecí stanicí. To umožňuje provádět dobíjení na základě smluvní platby mezi koncovým uživatelem a poskytovatelem služeb mobility, včetně informací o vyúčtování. K provedení dobíjení stačí, aby řidič elektrického vozidla připojil konektor dobíjecího bodu k elektrickému vozidlu, a proces začne automaticky. Zavedení služby plug-and-charge v celé Unii a možnost pro koncové uživatele mít k ní interoperabilním způsobem přístup všude v Unii by měly přinést další příležitosti pro zjednodušení postupu dobíjení elektrických vozidel a zlepšení celkové uživatelské zkušenosti.
- (25) Provozovatelé veřejně přístupných dobíjecích bodů se mohou dobrovolně rozhodnout, zda nabízet služby plug-and-charge nebo jiné relevantní služby, jako je inteligentní dobíjení či oboustranné nabíjení, v souladu s úrovní volitelnosti stanovenou v částech normy EN ISO 15118-2:2016 a EN ISO 15118-20:2022. Služba plug-and-charge by měla být interoperabilně zavedena v celé Unii, což by zajistilo snadnou a bezproblémovou uživatelskou zkušenost. Pro účely interoperability a bezpečnosti v celé Unii by všechny veřejně přístupné dobíjecí body na střídavý i stejnosměrný proud pro lehká i těžká elektrická vozidla, které budou instalovány nebo renovovány od 1. ledna 2027 a budou nabízet služby automatického ověřování a autorizace, jako je plug-and-charge, měly být v souladu jak s normou EN ISO 15118-2:2016, tak s normou EN ISO 15118-20:2022. Stávající veřejně přístupné dobíjecí body poskytující služby automatického ověřování a autorizace s jiným řešením, než je plug-and-charge, na základě norem EN ISO 15118-2:2016 a EN ISO 15118-20:2022, by měly mít možnost v tom pokračovat i nadále, dokud nebude dosaženo úplného tržního přechodu. Nařízení (EU) 2023/1804 by toto interoperabilní a bezpečné zavedení služby plug-and-charge mělo zajistit.
- (26) Pojem „instalovaný“ by měl být chápán jako počáteční umístění všech příslušných zařízení dobíjecích bodů, včetně hardwaru, softwaru a související elektrické infrastruktury, jako jsou připojení k elektrické síti, transformátory a další elektrické systémy, s cílem umožnit dobíjení elektrických vozidel. To se liší od zavádění dobíjecího bodu, které by znamenalo rovněž to, aby byl tento bod plně funkční a dostupný koncovým uživatelům. Pojem „renovovaný“ by měl být chápán jako větší nebo úplná výměna významného zařízení dobíjecího bodu. Pravidelné modernizace v rámci údržby, včetně výměny konkrétních součástí, jako jsou dobíjecí kabely, by neměly být považovány za renovaci. Výbory CEN a CENELEC informovaly Komisi, že norma pro výdejní stojany vydávající plyný vodík používaný jako palivo v motorových vozidlech a související palivový algoritmus uvedené v bodech 3.1 a 3.3 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804 by měly být aktualizovány s ohledem na novou verzi normy. Na tyto výdejní stojany a související palivové algoritmy by se měla uplatňovat norma EN 17127:2024. Výbory CEN a CENELEC rovněž informovaly Komisi o normě, která se doporučuje použít na konektory pro výdejní stojany vydávající plyný (stlačený) vodík pro těžká nákladní vozidla. Podle bodu 3.5 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804 by se na tyto výdejní stojany měla vztahovat norma EN 17127:2024.
- (27) Název bodu 3.1 přílohy II nařízení (EU) 2023/1804 by měl být rovněž změněn, aby se zabránilo nejistotě na trhu a aby se vyjasnilo, že se vztahuje na výdejní stojany vydávající plyný (stlačený) vodík pouze pro lehká vozidla. Tato změna názvu zajistí lepší rozlišení zvláštních technických specifikací pro výdejní stojany vydávající plyný (stlačený) vodík pro lehká vozidla v bodě 3.1 přílohy II a zabrání překrývání s technickými specifikacemi výdejních stojanů pro těžká vozidla v bodě 3.5 uvedené přílohy, přičemž bude zachována stejná oblast působnosti.

- (28) Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ⁽³⁾ stanoví požadavky týkající se vnitrostátních schopností v oblasti kybernetické bezpečnosti, vyžaduje, aby členské státy přijaly vnitrostátní strategie kybernetické bezpečnosti, a zavádí pravidla a povinnosti týkající se řízení kybernetických bezpečnostních rizik a sdílení informací. Vzhledem k tomu, že směrnice (EU) 2022/2555 zahrnuje provozovatele dobíjecích bodů jako součást vysoce kritického odvětví, mělo by se uplatňování uvedené směrnice a požadavků stanovených v nařízení (EU) 2023/1804 vzájemně doplňovat.
- (29) Nařízení (EU) 2023/1804 by proto mělo být odpovídajícím způsobem změněno.
- (30) Ustanovení čl. 21 odst. 6 nařízení (EU) 2023/1804 vyžaduje, aby změny přílohy II uvedeného nařízení přijaté prostřednictvím aktů v přenesené pravomoci zahrnovaly přiměřená přechodná období před tím, než se ustanovení v nich obsažená stanou závaznými. Toto nařízení by proto mělo stanovit obecné odložené datum použitelnosti,

PŘIJALA TOTO NAŘÍZENÍ:

Článek 1

Příloha II nařízení (EU) 2023/1804 se mění v souladu s přílohou tohoto nařízení.

Článek 2

Toto nařízení vstupuje v platnost dvacátým dnem po vyhlášení v *Úředním věstníku Evropské unie*.

Použije se ode dne 8. ledna 2026.

Toto nařízení je závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech.

V Bruselu dne 2. dubna 2025.

Za Komisi
předsedkyně
Ursula VON DER LEYEN

⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady (EU) 2022/2555 ze dne 14. prosince 2022 o opatřeních k zajištění vysoké společné úrovně kybernetické bezpečnosti v Unii a o změně nařízení (EU) č. 910/2014 a směrnice (EU) 2018/1972 a o zrušení směrnice (EU) 2016/1148 (směrnice NIS 2) (Úř. věst. L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj>).

PŘÍLOHA

Příloha II nařízení (EU) 2023/1804 se mění takto:

1) doplňuje se nový bod 0, který zní:

„0. Definice:

Pro účely této přílohy se použijí tyto definice:

- a) „instalovaným“ se rozumí počáteční umístění všech příslušných zařízení dobíjecích bodů, včetně hardwaru, softwaru a související elektrické infrastruktury, jako jsou připojení k elektrické síti, transformátory a další elektrické systémy, s cílem umožnit dobíjení elektrických vozidel;
- b) „renovovaným“ se rozumí větší nebo úplná výměna významného zařízení dobíjecího bodu.“;

2) body 1.1 až 1.4 se nahrazují tímto:

„1.1 Běžné dobíjecí body pro lehká elektrická vozidla:

- běžné dobíjecí body na střídavý proud (AC) pro lehká elektrická vozidla instalované nebo renovované od 8. ledna 2026 musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň zásuvkami nebo vozidlovými konektory typu 2 pro dobíjení v režimu 3, jak je popsáno v normě EN IEC 62196-2:2022, nebo pokud je jejich výkon 3,7 kW nebo nižší a jejich primárním účelem je dobíjení elektrických vozidel v režimu 2, zásuvkami splňujícími normu IEC 60884-1:2022; běžné dobíjecí body na střídavý proud (AC) instalované před tímto datem musí být nadále v souladu s normou EN IEC 62196-2:2017, dokud nebudou renovovány;
- běžné dobíjecí body na stejnosměrný proud (DC) pro lehká elektrická vozidla instalované nebo renovované od 8. ledna 2026 musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň vozidlovými konektory kombinovaného nabíjecího systému typu „Combo 2“ pro dobíjení v režimu 4, jak je popsáno v normě EN IEC 62196-3:2022; běžné dobíjecí body na stejnosměrný proud (DC) instalované před tímto datem musí být nadále v souladu s normou EN IEC 62196-3:2014, dokud nebudou renovovány.

1.2 Vysoce výkonné dobíjecí body pro lehká elektrická vozidla:

- vysoce výkonné dobíjecí body na střídavý proud (AC) pro lehká elektrická vozidla instalované nebo renovované od 8. ledna 2026 musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň vozidlovými konektory typu 2 pro dobíjení v režimu 3, jak je popsáno v normě EN IEC 62196-2:2022; vysoce výkonné dobíjecí body na střídavý proud (AC) instalované před tímto datem musí být nadále v souladu s normou EN IEC 62196-2:2017, dokud nebudou renovovány;
- vysoce výkonné dobíjecí body na stejnosměrný proud (DC) pro lehká elektrická vozidla instalované nebo renovované od 8. ledna 2026 musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň vozidlovými konektory kombinovaného nabíjecího systému typu „Combo 2“ pro dobíjení v režimu 4, jak je popsáno v normě EN IEC 62196-3:2022; vysoce výkonné dobíjecí body na stejnosměrný proud (DC) instalované před tímto datem musí být nadále v souladu s normou EN IEC 62196-3:2014, dokud nebudou renovovány.

1.3 Dobíjecí body pro elektrická vozidla kategorie L:

1.3.1 Veřejně přístupné dobíjecí body na střídavý proud (AC) s výkonem 3,7 kW nebo nižším vyhrazené pro elektrická vozidla kategorie L musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň jedním z těchto prvků:

- a) zásuvkami nebo vozidlovými konektory typu 3 A, jak je popsáno v normě EN 62196-2:2022 (pro dobíjení v režimu 3);
- b) zásuvkami vyhovujícími normě IEC 60884-1:2022 (pro dobíjení v režimu 1 nebo 2).

1.3.2 Veřejně přístupné dobíjecí body na střídavý proud (AC) vyhrazené pro elektrická vozidla kategorie L s výkonem vyšším než 3,7 kW, které byly instalovány nebo renovovány od 8. ledna 2026, musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň zásuvkami nebo vozidlovými konektory typu 2 pro dobíjení v režimu 3, jak je popsáno v normě EN IEC 62196-2:2022; veřejně přístupné dobíjecí body na střídavý proud (AC) s výkonem vyšším než 3,7 kW vyhrazené pro elektrická vozidla kategorie L, které byly instalovány před tímto datem, musí být nadále v souladu s normou EN IEC 62196-2:2017, dokud nebudou renovovány.

1.3.3 Veřejně přístupné běžné dobíjecí body a vysoce výkonné dobíjecí body na stejnosměrný proud (DC) vyhrazené pro elektrická vozidla kategorie L, které byly instalovány nebo renovovány od 8. ledna 2026, musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň vozidlovými konektory kombinovaného nabíjecího systému typu „Combo 2“ pro dobíjení v režimu 4, jak je popsáno v normě EN IEC 62196-3:2022; veřejně přístupné běžné dobíjecí body a vysoce výkonné dobíjecí body na stejnosměrný proud (DC) instalované před tímto datem musí být nadále v souladu s normou EN IEC 62196-3:2014, dokud nebudou renovovány.

1.4 Běžné dobíjecí body a vysoce výkonné dobíjecí body pro elektrické autobusy:

- běžné dobíjecí body a vysoce výkonné dobíjecí body na střídavý proud (AC) pro elektrické autobusy, které byly instalovány nebo renovovány od 8. ledna 2026, musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň konektory typu 2 pro dobíjení v režimu 3, jak je popsáno v normě EN IEC 62196-2:2022; běžné dobíjecí body a vysoce výkonné dobíjecí body na střídavý proud (AC) instalované před tímto datem musí být nadále v souladu s normou EN IEC 62196-2:2017, dokud nebudou renovovány;
- běžné dobíjecí body a vysoce výkonné dobíjecí body na stejnosměrný proud (DC) pro elektrické autobusy, které byly instalovány nebo renovovány od 8. ledna 2026, musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň vozidlovými konektory kombinovaného nabíjecího systému typu „Combo 2“ pro dobíjení v režimu 4, jak je popsáno v normě EN IEC 62196-3:2022; běžné dobíjecí body a vysoce výkonné dobíjecí body na stejnosměrný proud (DC) instalované před tímto datem musí být nadále v souladu s normou EN IEC 62196-3:2014, dokud nebudou renovovány.“;

3) body 1.6 a 1.7 se nahrazují tímto:

„1.6 Vysoce výkonné dobíjecí body pro těžká elektrická vozidla:

- vysoce výkonné dobíjecí body na stejnosměrný proud (DC) pro dobíjecí infrastrukturu schopnou dodávat elektrickou energii jak lehkým, tak těžkým elektrickým vozidlům musí být pro účely interoperability vybaveny alespoň vozidlovými konektory kombinovaného nabíjecího systému typu „Combo 2“ pro dobíjení v režimu 4, jak je popsáno v normě EN IEC 62196-3:2022.

1.7 Technické specifikace pro indukční statické bezdrátové dobíjení lehkých elektrických vozidel:

dobíjecí body pro lehká elektrická vozidla určené pro indukční statické bezdrátové dobíjení musí pro účely interoperability splňovat:

- EN IEC 61980-1:2021 „Systémy bezdrátového přenosu elektrické energie (WPT) elektrického vozidla – Část 1: Obecné požadavky“,
- EN IEC 61980-2:2023 „Systémy bezdrátového přenosu energie (WPT) elektrického vozidla – Část 2: Zvláštní požadavky na komunikaci a činnosti bezdrátového systému pro přenos elektrické energie prostřednictvím magnetického pole (MF-WPT)“,
- EN IEC 61980-3:2022 „Systémy bezdrátového přenosu energie (WPT) elektrického vozidla – Část 3: Specifické požadavky na bezdrátové systémy přenosu energie magnetickým polem (MF-WPT).“;

4) bod 1.14 se nahrazuje tímto:

„1.14 Technické specifikace pro elektrický silniční systém týkající se pozemního zdroje dynamického napájení prostřednictvím vodivých kolejnic pro lehká a těžká elektrická vozidla:

Dobíjecí infrastruktura na střídavý proud (AC) a stejnosměrný proud (DC) určená pro elektrický silniční systém týkající se pozemního zdroje dynamického napájení prostřednictvím vodivých kolejnic pro lehká a těžká elektrická vozidla vybavená pozemními sběrači proudu, které umožňují silničním vozidlům sbírat proud z napájecí kolejnice zabudované do vozovky, musí pro účely interoperability splňovat:

— CLC/TS 50717:2022 „Technické požadavky na sběrače proudu pro pozemní napájecí systém silničních vozidel v provozu.“;

5) bod 2.1 se nahrazuje tímto:

„2.1 Technické specifikace týkající se komunikace mezi elektrickým vozidlem a dobíjecím bodem (komunikace vozidlo-sít):

2.1.1 Veřejně přístupné dobíjecí body na střídavý proud (AC) a stejnosměrný proud (DC) pro lehká a těžká elektrická vozidla instalované nebo renovované od 8. ledna 2026 musí pro účely interoperability splňovat alespoň tyto normy:

— EN ISO 15118-1:2019 „Silniční vozidla – Komunikační rozhraní vozidla s rozvodnou sítí – Část 1: Obecná informace a definice případu použití“,

— EN ISO 15118-2:2016 „Silniční vozidla – Komunikační rozhraní vozidla s rozvodnou sítí – Část 2: Požadavky na síťový a aplikační protokol“,

— EN ISO 15118-3:2016 „Silniční vozidla – Komunikační rozhraní vozidla s rozvodnou sítí – Část 3: Požadavky na fyzickou a datovou vrstvu“,

— EN ISO 15118-4:2019 „Silniční vozidla – Komunikační rozhraní vozidla s rozvodnou sítí – Část 4: Zkouška shody síťového a aplikačního protokolu“,

— EN ISO 15118-5:2019 „Silniční vozidla – Komunikační rozhraní vozidla s rozvodnou sítí – Část 5: Zkouška shody fyzické vrstvy a datové vrstvy“.

2.1.2 Veřejně přístupné dobíjecí body na střídavý proud (AC) a stejnosměrný proud (DC) pro lehká a těžká elektrická vozidla instalované nebo renovované od 1. ledna 2027 musí pro účely interoperability splňovat alespoň normu EN ISO 15118-20:2022 „Silniční vozidla – Komunikační rozhraní vozidla s rozvodnou sítí – Část 20: Požadavky na síťovou vrstvu a aplikační vrstvu 2. generace“. Pokud tyto dobíjecí body nabízejí služby automatického ověřování a autorizace, jako je plug-and-charge, musí pro účely interoperability a bezpečnosti splňovat jak normu EN ISO 15118-2:2016, tak normu EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3 Soukromé dobíjecí body na střídavý proud (AC) a stejnosměrný proud (DC) pro lehká a těžká elektrická vozidla instalované nebo renovované od 1. ledna 2027 musí pro účely interoperability splňovat alespoň tyto normy:

a) EN IEC 61851-1:2019 „Systém nabíjení elektrických vozidel vodivým propojením – Část 1: Obecné požadavky“ (pro dobíjení v režimu 2);

b) EN ISO 15118-20:2022 „Silniční vozidla – Komunikační rozhraní vozidla s rozvodnou sítí – Část 20: Požadavky na síťovou vrstvu a aplikační vrstvu 2. generace“ (pro dobíjení v režimu 3 nebo 4).“

6) bod 3.1 se nahrazuje tímto:

„3.1 Technické specifikace pro konektory výdejních stojanů vydávajících plyný (stlačený) vodík pro lehká vozidla musí pro účely interoperability splňovat alespoň požadavky na interoperabilitu popsané v normě EN 17127:2024.“

- 7) bod 3.3 se nahrazuje tímto:
- „3.3 Vodíkový palivový algoritmus musí splňovat požadavky normy EN 17127:2024.“
- 8) bod 3.5 se nahrazuje tímto:
- „3.5 Technické specifikace pro konektory výdejních stojanů vydávajících plyný (stlačený) vodík pro těžká vozidla musí pro účely interoperability splňovat alespoň požadavky popsané v normě EN 17127:2024.“
-