

II

(Akty o charakterze nieustawodawczym)

ROZPORZĄDZENIA

ROZPORZĄDZENIE DELEGOWANE KOMISJI (UE) 2019/1745

z dnia 13 sierpnia 2019 r.

uzupełniające i zmieniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L, zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z ładu, dostarczania wodoru na potrzeby transportu drogowego i dostarczania gazu ziemnego na potrzeby transportu drogowego i wodnego oraz uchylające rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/674

(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, art. 5 ust. 3 i art. 6 ust. 11,

a także mając na uwadze, co następuje:

- (1) Celem działań normalizacyjnych Komisji jest zagwarantowanie, aby specyfikacje techniczne mające na celu zapewnienie interoperacyjności punktów ładowania i punktów tankowania były określone w normach europejskich lub międzynarodowych za pomocą wskazania wymaganych specyfikacji technicznych z uwzględnieniem istniejących norm europejskich i odpowiednich międzynarodowych działań normalizacyjnych.
- (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: zasilania energią elektryczną na potrzeby transportu drogowego i morskiego oraz żeglugi śródlądowej; dostarczania wodoru na potrzeby transportu drogowego; dostarczania gazu ziemnego, w tym biometanu, na potrzeby transportu drogowego i morskiego oraz żeglugi śródlądowej.
- (3) Normy opracowane przez CEN i CENELEC zostały zaakceptowane przez przemysł europejski w celu zapewnienia ogólnounijnej mobilności za pomocą pojazdów i statków napędzanych różnymi paliwami. CEN i CENELEC zaleciły Komisji włączenie tych norm do unijnych ram prawnych. Należy więc odpowiednio uzupełnić lub zmienić specyfikacje techniczne, o których mowa w załączniku II do dyrektywy 2014/94/UE.
- (4) Przepisy dotyczące „interoperacyjności” w kontekście niniejszego rozporządzenia delegowanego odnoszą się ściśle do zdolności stacji ładowania i tankowania do dostarczania energii, która jest kompatybilna ze wszystkimi technologiami pojazdów, w celu umożliwienia bezproblemowego korzystania w całej UE z pojazdów napędzanych paliwami alternatywnymi.

⁽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).

- (5) CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normach, których stosowanie zaleca się w odniesieniu do punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L. Do tych punktów ładowania powinny mieć zastosowanie normy EN 62196-2 „Wtyczki, gniazda wtyczkowe, złącza pojazdowe i wtyki pojazdowe – Przewodowe ładowanie pojazdów elektrycznych – Część 2: Wymagania dotyczące zgodności wymiarowej i zamienności wyrobów prądu przemiennego z zestawkami tulejkowo-kołkowymi” oraz IEC 60884-1 „Gniazda wtyczkowe i wtyczki do użytku domowego i podobnego – Część 1: Wymagania ogólne”. Należy zatem odpowiednio uzupełnić pkt 1.5 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE.
- (6) CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normach, których stosowanie zaleca się w odniesieniu do zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu. Do takiego zasilania energią elektryczną powinny mieć zastosowanie normy EN 15869-2 „Statki żeglugi śródlądowej – Połączenie elektryczne z lądem, prąd trójfazowy 400 V, do 63 A, 50 Hz – Część 2: Przyłącze lądowe, wymagania dotyczące bezpieczeństwa” (w trakcie wprowadzania zmian mających na celu zwiększenie natężenia prądu z 63 do 125 A) oraz EN 16840 „Statki żeglugi śródlądowej – Lądowe przyłącze elektryczne, prąd trójfazowy 400 V, 50 Hz i co najmniej 250 A”. Należy zatem odpowiednio uzupełnić pkt 1.8 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE.
- (7) CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normach, których stosowanie zaleca się w odniesieniu do stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG). Norma europejska EN ISO 16923 „Stacje tankowania gazu ziemnego – Stacje CNG do tankowania pojazdów” obejmuje projektowanie, budowę, obsługę, przegląd i utrzymanie stacji tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) do pojazdów, uwzględniając wyposażenie, bezpieczeństwo i urządzenia sterujące. Ta norma europejska ma również zastosowanie do części stacji tankowania, w których gaz ziemny znajduje się w stanie lotnym i w których dystrybuje się CNG uzyskany ze skroplonego gazu ziemnego (L-CNG) zgodnie z normą EN ISO 16924. Ma ona także zastosowanie do biometanu, oczyszczonego metanu z pokładów węgla (CBM) oraz dostaw gazu pochodzącego z odparowywania LNG (na miejscu lub gdzie indziej). Elementy normy EN ISO 16923 zapewniające interoperacyjność stacji tankowania CNG i pojazdów powinny mieć zastosowanie do punktów tankowania CNG. Należy zatem odpowiednio uzupełnić pkt 3.4 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE.
- (8) CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normach, których stosowanie zaleca się w odniesieniu do stacji tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG). Norma europejska EN ISO 16924 „Stacje tankowania gazu ziemnego – Stacje LNG do tankowania pojazdów” w jej aktualnej wersji obejmuje projektowanie, budowę, eksploatację, utrzymanie i inspekcję stacji tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) do pojazdów, uwzględniając wyposażenie, bezpieczeństwo i urządzenia sterujące. Ta norma europejska określa również projektowanie, budowę, eksploatację, utrzymanie i inspekcję stacji tankowania na potrzeby wykorzystania LNG jako lokalnego źródła w celu tankowania CNG do pojazdów (stacje tankowania L-CNG), w tym urządzenia zabezpieczające i kontrolne stacji oraz specjalistyczne wyposażenie stacji tankowania L-CNG. Ta norma europejska obejmuje stacje tankowania o następujących właściwościach: ograniczony dostęp; dostęp publiczny (samoobsługa lub pomoc); dystrybucja z odmierzeniem lub bez odmierzenia; stacje tankowania o stałym magazynie LNG; stacje tankowania z mobilnym magazynem LNG. Norma europejska EN ISO 12617 „Pojazdy drogowe – Złącze do tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – Złącze 3,1 MPa” w jej aktualnej wersji określa króćce oraz gniazda zbudowane w całości z nowych i nieużywanych części i materiałów, do tankowania skroplonego gazu ziemnego (LPG) do pojazdów drogowych napędzanych LPG. Złącze do tankowania LNG składa się odpowiednio z gniazda nalewaka i nasadki ochronnej (zamontowanej na pojeździe) oraz króćca. Ta norma europejska ma zastosowanie wyłącznie do urządzeń przeznaczonych do pracy przy maksymalnym ciśnieniu roboczym 3,4 MPa (34 bar) dla pojazdów zasilanych LNG i posiadających znormalizowane części łączące. Elementy normy EN ISO 16924 zapewniające interoperacyjność stacji tankowania LNG oraz norma EN ISO 12617 określająca specyfikacje dla złączy powinny mieć zastosowanie do punktów tankowania LNG. Należy zatem odpowiednio uzupełnić pkt 3.2 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE.
- (9) CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normach, których stosowanie zaleca się w odniesieniu do punktów tankowania dla statków żeglugi śródlądowej lub statków morskich. Norma europejska EN ISO 20519 „Statki i technika morska – Specyfikacja tankowania statków napędzanych skroplonym gazem ziemnym” zawiera odmienne wymagania dotyczące punktów tankowania dla statków morskich i dla statków żeglugi śródlądowej. W przypadku statków morskich, które nie są objęte Międzynarodowym kodeksem budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (kodeksem IGC), punkty tankowania LNG powinny być zgodne z normą EN ISO 20519. Jednakże w przypadku statków żeglugi śródlądowej punkty tankowania LNG powinny być zgodne z normą EN-ISO 20519 (części 5.3–5.7) wyłącznie do celów interoperacyjności. Norma europejska EN ISO 20519 powinna mieć zastosowanie do punktów tankowania dla statków morskich i ta sama norma europejska (części 5.3–5.7) powinna mieć zastosowanie do punktów tankowania dla statków żeglugi śródlądowej. Należy zatem odpowiednio uzupełnić pkt 3.1 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE.
- (10) CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normie, której stosowanie zaleca się w odniesieniu do punktów tankowania wodoru dystrybuujących gazowy wodór oraz stosowanych w tym przypadku procedur tankowania. Norma europejska EN 17127 „Zewnętrzne punkty tankowania wodoru dystrybuujące gazowy wodór i stosowane procedury tankowania” w jej aktualnej wersji obejmuje kwestie interoperacyjności w odniesieniu do projektowania, budowy, obsługi, przeglądu i utrzymania stacji do tankowania gazowego wodoru do pojazdów. Wymogi w zakresie interoperacyjności opisane w normie EN 17127 powinny mieć zastosowanie do punktów tankowania wodoru i ta sama norma europejska powinna mieć również zastosowanie do odpowiednich procedur tankowania. Należy zatem odpowiednio zmienić pkt 2.1 i 2.3 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE.

- (11) CEN i CENELEC poinformowały Komisję o normie, której stosowanie zaleca się w odniesieniu do określania parametrów jakościowych wodoru dystrybuowanego w punktach tankowania wodoru do pojazdów drogowych. Norma europejska EN 17124 „Paliwo wodorowe – Specyfikacja produktu i zapewnienie jakości – Zastosowania polimerowych ogni w paliwowych (PEM) dla pojazdów drogowych” w jej obowiązującej wersji dotyczy parametrów jakościowych paliwa wodorowego i odpowiedniego zapewnienia jakości w celu zapewnienia jednolitości wodoru jako produktu przeznaczonego do stosowania w systemach polimerowych ogni w paliwowych (PEM) pojazdów drogowych. Norma europejska EN 17124, w której zdefiniowano parametry jakościowe wodoru dystrybuowanego w punktach tankowania wodoru, powinna mieć zastosowanie. Należy zatem odpowiednio zmienić pkt 2.2 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE.
- (12) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że zaleca się stosowanie normy europejskiej EN ISO 17268 „Urządzenia przyłączeniowe do tankowania pojazdów lądowych napędzanych gazowym wodorem” w odniesieniu do złączy przeznaczonych dla pojazdów silnikowych na potrzeby tankowania gazowego wodoru. Istotne jest zatem zakończenie procesu certyfikacji złączy do tankowania gazowego wodoru do pojazdów silnikowych zgodnie z normą EN ISO 17268. Po zakończeniu tego procesu złącza dla pojazdów silnikowych stosowane do tankowania gazowego wodoru powinny być zgodne z normą EN ISO 17268. Należy zatem odpowiednio zmienić pkt 2.4 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE.
- (13) CEN i CENELEC poinformowały Komisję, że norma europejska EN ISO 14469 „Pojazdy drogowe – Złącze do tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG)” powinna mieć zastosowanie do złączy i gniazd do tankowania CNG. Należy zatem odpowiednio zmienić pkt 3.3 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE.
- (14) Przeprowadzono konsultacje z grupą ekspertów będących członkami „Forum Zrównoważonego Transportu” oraz Centralną Komisją Żeglugi na Renie (CKZR), które przedstawiły swoje opinie na temat norm europejskich będących przedmiotem niniejszego rozporządzenia delegowanego Komisji.
- (15) Komisja powinna odpowiednio uzupełnić i zmienić dyrektywę 2014/94/UE, wprowadzając odniesienia do norm europejskich opracowanych przez CEN i CENELEC.
- (16) W przypadku gdy nowe specyfikacje techniczne określone w załączniku II do dyrektywy 2014/94/UE należy ustanowić, zaktualizować bądź uzupełnić w drodze rozporządzeń delegowanych Komisji, należy zastosować 24-miesięczny okres przejściowy.
- (17) Niniejsze rozporządzenie powinno uwzględniać aktualizacje dokonane na wniosek niektórych państw członkowskich dotyczące punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L, zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z łądu oraz punktów tankowania LNG na potrzeby transportu wodnego, jak również nowe prace wykonane przez CEN i CENELEC w zakresie norm dotyczących dostarczania gazu ziemnego i wodoru. Należy zatem uchylić rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/674 (*),

PRZYJMUJE NINIEJSZE ROZPORZĄDZENIE:

Artykuł 1

Punkty ładowania przeznaczone dla pojazdów silnikowych kategorii L

W odniesieniu do punktów ładowania przeznaczonych dla pojazdów silnikowych kategorii L, o których to punktach ładowania mowa w pkt 1.5 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE, zastosowanie mają następujące specyfikacje techniczne:

- (1) publicznie dostępne punkty ładowania prądem przemiennym do 3,7 kVA przeznaczone dla pojazdów elektrycznych kategorii L są w celu zapewnienia interoperacyjności wyposażone w co najmniej jedno z następujących urządzeń:
 - (a) gniazda wtyczkowe lub złącza pojazdowe typu 3 A opisane w normie EN 62196-2 (do ładowania w trybie 3);
 - (b) gniazda wtyczkowe zgodne z normą IEC 60884-1 (do ładowania w trybie 1 lub 2);
- (2) publicznie dostępne punkty ładowania prądem przemiennym powyżej 3,7 kVA przeznaczone dla pojazdów elektrycznych kategorii L są w celu zapewnienia interoperacyjności wyposażone w co najmniej gniazda wtyczkowe lub złącza pojazdowe typu 2 opisane w normie EN 62196-2.

(*) Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/674 z dnia 17 listopada 2017 r. uzupełniające dyrektywę Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/94/UE w odniesieniu do punktów ładowania dla pojazdów silnikowych kategorii L, zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z łądu i punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego na potrzeby transportu wodnego, oraz zmieniające tę dyrektywę w odniesieniu do złączy dla pojazdów silnikowych stosowanych do tankowania wodoru w stanie gazowym (Dz.U. L 114 z 4.5.2018, s. 1).

Artykuł 2

Zasilanie statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu

W odniesieniu do zasilania statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu, o którym to zasilaniu mowa w pkt 1.8 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE, zastosowanie ma następująca specyfikacja techniczna:

Zasilanie statków żeglugi śródlądowej energią elektryczną z lądu musi być zgodne z normą EN 15869-2 lub normą EN 16840, w zależności od wymagań dotyczących energii.

Artykuł 3

Punkty tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG) przeznaczone dla pojazdów silnikowych

W odniesieniu do punktów tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG), o których mowa w pkt 3.4 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE, zastosowanie mają następujące specyfikacje techniczne:

Ciśnienie tankowania (ciśnienie eksploatacyjne) musi wynosić 20,0 MPa manometrycznie (200 bar) w temperaturze 15 °C. Dopuszcza się maksymalne ciśnienie tankowania 26,0 MPa przy „kompensacji temperatury” zgodnie z normą EN ISO 16923 „Stacje tankowania gazu ziemnego – Stacje CNG do tankowania pojazdów”.

Artykuł 4

Punkty tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przeznaczone dla pojazdów silnikowych

W odniesieniu do punktów tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) przeznaczonych dla pojazdów silnikowych, o których to punktach tankowania mowa w pkt 3.2 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE, zastosowanie mają następujące specyfikacje techniczne:

Ciśnienie tankowania musi być niższe niż maksymalne dopuszczalne ciśnienie robocze zbiornika pojazdu zgodnie z normą EN ISO 16924 „Stacje tankowania gazu ziemnego – Stacje LNG do tankowania pojazdów”.

Profil złącza musi odpowiadać normie EN ISO 12617 „Pojazdy drogowe – Złącze do tankowania skroplonego gazu ziemnego (LNG) – Złącze 3,1 MPa”.

Artykuł 5

Punkty tankowania przeznaczone dla statków żeglugi śródlądowej lub statków morskich

W odniesieniu do punktów tankowania przeznaczonych dla statków żeglugi śródlądowej lub statków morskich, o których to punktach tankowania mowa w pkt 3.1 załącznika II do dyrektywy 2014/94/UE, zastosowanie mają następujące specyfikacje techniczne:

W przypadku statków morskich, które nie są objęte Międzynarodowym kodeksem budowy i wyposażenia statków przewożących skroplone gazy luzem (kodeksem IGC), punkty tankowania LNG muszą być zgodne z normą EN ISO 20519.

W przypadku statków żeglugi śródlądowej punkty tankowania LNG muszą być zgodne z normą EN ISO 20519 (części 5.3–5.7) wyłącznie do celów interoperacyjności.

Artykuł 6

W załączniku II do dyrektywy 2014/94/UE wprowadza się następujące zmiany:

(1) pkt 2.1 otrzymuje brzmienie:

„2.1. Zewnętrzne punkty tankowania wodoru, które służą do dystrybucji gazowego wodoru stosowanego jako paliwo w pojazdach silnikowych, muszą być zgodne z wymogami w zakresie interoperacyjności opisanymi w normie EN 17127 »Zewnętrzne punkty tankowania wodoru dystrybuujące gazowy wodór i stosowane procedury tankowania.«.”;

(2) pkt 2.2 otrzymuje brzmienie:

„2.2. Parametry jakościowe wodoru dystrybuowanego w punktach tankowania wodoru do pojazdów silnikowych muszą być zgodne z wymogami opisanymi w normie EN 17124 »Paliwo wodorowe – Specyfikacja produktu i zapewnienie jakości – Zastosowania polimerowych ogniw paliwowych (PEM) dla pojazdów drogowych«; metody zapewnienia jakości wodoru są również opisane w tej normie.”;

(3) pkt 2.3 otrzymuje brzmienie:

„2.3. Algorytm tankowania musi być zgodny z wymogami normy EN 17127 »Zewnętrzne punkty tankowania wodoru dystrybuujące gazowy wodór i stosowane procedury tankowania.“;

(4) pkt 2.4 otrzymuje brzmienie:

„2.4. Po zakończeniu procesów certyfikacji złączy zgodnie z normą EN ISO 17268 złącza dla pojazdów silnikowych stosowane do tankowania gazowego wodoru muszą być zgodne z normą EN ISO 17268 »Urządzenia przyłączeniowe do tankowania pojazdów lądowych napędzanych gazowym wodorem.“;

(5) pkt 3.3 otrzymuje brzmienie:

„3.3. Profil złącza musi być zgodny z wymogami określonymi w normie EN ISO 14469 »Pojazdy drogowe – Złącze do tankowania sprężonego gazu ziemnego (CNG)“.”.

Artykuł 7

Rozporządzenie delegowane Komisji (UE) 2018/674 traci moc.

Artykuł 8

Niniejsze rozporządzenie wchodzi w życie dwudziestego dnia po jego opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. Niniejsze rozporządzenie stosuje się od 12 listopada 2021 r.

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

Sporządzono w Brukseli dnia 13 sierpnia 2019 r.

W imieniu Komisji,
za Przewodniczącego,
Violeta BULC
Członek Komisji