

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) 2019/1745 DER KOMMISSION

vom 13. August 2019

zur Ergänzung und Änderung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der Klasse L, die landseitige Stromversorgung für Binnenschiffe, die Wasserstoffversorgung für den Straßenverkehr und die Erdgasversorgung für den Straßen- und Schiffsverkehr sowie zur Aufhebung der Delegierten Verordnung (EU) 2018/674 der Kommission

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. Oktober 2014 über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 4 Absatz 14, Artikel 5 Absatz 3 und Artikel 6 Absatz 11,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Normungsarbeiten der Kommission sollen sicherstellen, dass technische Spezifikationen für die Interoperabilität von Ladepunkten und Tankstellen in europäischen oder internationalen Normen festgelegt werden; der Bedarf an technischen Spezifikationen ist unter Berücksichtigung der bestehenden europäischen Normen und der entsprechenden internationalen Normungstätigkeiten zu ermitteln.
- (2) Gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾ beauftragte die Kommission ⁽³⁾ das Europäische Komitee für Normung (CEN) und das Europäische Komitee für elektrotechnische Normung (Cenelec) mit der Erarbeitung und Verabschiedung geeigneter europäischer Normen bzw. der Änderung bestehender europäischer Normen im Hinblick auf die Stromversorgung für den Straßen-, See- und Binnenschiffsverkehr, die Wasserstoffversorgung für den Straßenverkehr sowie die Erdgasversorgung (einschließlich Biomethan) für den Straßen-, See- und Binnenschiffsverkehr.
- (3) Die von CEN und Cenelec entwickelten Normen wurden von der europäischen Industrie akzeptiert, um für mit unterschiedlichen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge und Schiffe eine unionsweite Mobilität zu gewährleisten. CEN und Cenelec haben der Kommission empfohlen, diese Normen in den Rechtsrahmen der Union aufzunehmen. Die in Anhang II der Richtlinie 2014/94/EU aufgeführten technischen Spezifikationen sollten daher entsprechend ergänzt oder geändert werden.
- (4) Die Bestimmungen über die „Interoperabilität“ im Zusammenhang mit dieser delegierten Verordnung beziehen sich ausschließlich auf die Fähigkeit von Ladestationen und Tankstellen, Energie bereitzustellen, die mit allen Fahrzeugtechnologien kompatibel ist, um eine EU-weite nahtlose Nutzung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen zu ermöglichen.

⁽¹⁾ ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. Oktober 2012 zur europäischen Normung, zur Änderung der Richtlinien 89/686/EWG und 93/15/EWG des Rates sowie der Richtlinien 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG und 2009/105/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und zur Aufhebung des Beschlusses 87/95/EWG des Rates und des Beschlusses Nr. 1673/2006/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12).

⁽³⁾ M/533 Durchführungsbeschluss C(2015) 1330 final der Kommission vom 12. März 2015 über die Erteilung eines Normungsauftrags an die europäischen Normungsorganisationen gemäß der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf die Ausarbeitung von Europäischen Normen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

- (5) CEN und Cenelec informierten die Kommission über die empfohlenen Normen für Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der Klasse L. Die Normen EN 62196-2 „Stecker, Steckdosen, Fahrzeugkupplungen und Fahrzeugstecker — Konduktives Laden von Elektrofahrzeugen — Teil: 2: Anforderungen und Hauptmaße für die Kompatibilität und Austauschbarkeit von Stift- und Buchsensteckvorrichtungen für Wechselstrom“ und IEC 60884-1 „Stecker und Steckdosen für den Hausgebrauch und ähnliche Zwecke — Teil 1: Allgemeine Anforderungen“ sollten für diese Ladepunkte gelten. Anhang II Nummer 1.5 der Richtlinie 2014/94/EU sollte daher entsprechend geändert werden.
- (6) CEN und Cenelec informierten die Kommission über die empfohlenen Normen für die landseitige Stromversorgung für Binnenschiffe. Die Normen EN 15869-2 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt — Elektrischer Landanschluss, Drehstrom 400 V, bis 63 A, 50 Hz — Teil 2: Landseitiger Teil, sicherheitstechnische Anforderungen (gegenwärtig in der Phase der Änderung zur Erhöhung der Stromstärke von 63 auf 125)“ und EN 16840 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt — Elektrischer Landanschluss, Drehstrom 400 V, mindestens 250 A, 50 Hz“ sollten für diese Stromversorgung gelten. Anhang II Nummer 1.8 der Richtlinie 2014/94/EU sollte daher entsprechend geändert werden.
- (7) CEN und Cenelec informierten die Kommission über die empfohlenen Normen für Tankstellen für komprimiertes Erdgas (CNG). Die europäische Norm EN ISO 16923 „Erdgastankstellen — CNG-Tankstellen zur Betankung von Fahrzeugen“ behandelt den Entwurf, die Konstruktion, den Betrieb, die Inspektion und die Instandhaltung von Tankstellen zur Betankung von Fahrzeugen mit komprimiertem Erdgas (CNG), einschließlich Ausrüstung, Sicherheit und Steuer- und Regelvorrichtungen. Diese europäische Norm gilt auch für Teile einer Tankstelle, wo sich das Erdgas in einem gasförmigen Zustand befindet und komprimiertes Erdgas (CNG) abgegeben wird, das nach ISO 16924 von verflüssigtem Erdgas (LCNG) abgeleitet wurde. Darunter fallen ebenfalls Biomethan, aufbereitetes Kohleflöz-Methan (CBM) und Gas aus der Verdampfung von LNG (vor Ort oder im Werk). Die Teile der Norm EN ISO 16923, die die Interoperabilität der CNG-Tankstellen und der Fahrzeuge gewährleisten, sollten für CNG-Tankstellen gelten. Anhang II Nummer 3.4 der Richtlinie 2014/94/EU sollte daher entsprechend geändert werden.
- (8) CEN und Cenelec informierten die Kommission über die empfohlenen Normen für Tankstellen für Flüssigerdgas (LNG). Die aktuelle Fassung der europäischen Norm EN ISO 16924 „Erdgastankstellen — Tankstellen für verflüssigtes Erdgas (LNG) zur Betankung von Fahrzeugen“ legt die Ausführung, die Konstruktion, den Betrieb, die Instandhaltung und die Inspektion von Tankstellen für verflüssigtes Erdgas (LNG) zur Betankung von Fahrzeugen fest, einschließlich der Ausrüstung und Sicherheits-, Steuer- und Kontrollvorrichtungen. Diese europäische Norm beschreibt zudem die Ausführung, die Konstruktion, den Betrieb, die Instandhaltung und die Inspektion von Tankstellen für die Verwendung von LNG als Quelle vor Ort zur Betankung von Fahrzeugen mit CNG (LCNG-Tankstellen), einschließlich Sicherheits-, Steuer- und Kontrollvorrichtungen der Tankstelle und eine für LCNG-Tankstellen spezifische Ausrüstung. Die europäische Norm gilt für Tankstellen mit folgenden Merkmalen: privater Zugang; öffentlicher Zugang (Selbstbedienung oder mit Personal); Zapfsäule mit und ohne Zähler; Tankstellen mit festem LNG-Speicher; Tankstellen mit mobilem LNG-Speicher. Die aktuelle Fassung der europäischen Norm EN ISO 12617 „Straßenfahrzeuge — Betankungsanschluss für Flüssigerdgas (LNG) — 3,1 MPa Anschluss“ definiert LNG-Füllkupplungen und LNG-Tanknippel, die vollständig aus neuen und zuvor nicht verwendeten Teilen und Werkstoffen hergestellt werden, für mit LNG betriebene Straßenfahrzeuge. Ein LNG-Tankstutzen besteht, soweit anwendbar, aus einem Tanknippel und dessen Schutzkappe (am Fahrzeug montiert) und einer Füllkupplung. Diese europäische Norm ist nur auf Einrichtungen anwendbar, die für einen maximalen Arbeitsdruck von 3,4 MPa (34 bar) ausgelegt sind, LNG als Kraftstoff für Fahrzeuge verwenden und über genormte Verbindungskomponenten verfügen. Die Teile der Norm EN ISO 16924, die die Interoperabilität der LNG-Tankstellen gewährleisten und die Norm EN ISO 12617, die die Spezifikationen für den Betankungsanschluss definiert, sollten für LNG-Tankstellen gelten. Anhang II Nummer 3.2 der Richtlinie 2014/94/EU sollte daher entsprechend geändert werden.
- (9) CEN und Cenelec informierten die Kommission über die empfohlenen Normen für Tankstellen für Binnenschiffe und Seeschiffe. In der Norm EN ISO 20519 „Schiffe und Meerestechnik — Spezifikation für das Bunkern flüssigerdgasbetriebener Schiffe“ wird zwischen Tankstellen für Seeschiffe und für Binnenschiffe unterschieden. Für Seeschiffe, die nicht unter den Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die Flüssiggas als Massengut befördern (IGC-Code), fallen, sollten die LNG-Tankstellen der Norm EN ISO 20519 entsprechen. LNG-Tankstellen für Binnenschiffe sollten jedoch ausschließlich zu Interoperabilitätszwecken der Norm EN ISO 20519 (Teile 5.3 bis 5.7) entsprechen. Die europäische Norm EN ISO 20519 sollte für Tankstellen für Seeschiffe und die Teile 5.3 bis 5.7 dieser Norm sollten für Tankstellen für Binnenschiffe gelten. Anhang II Nummer 3.1 der Richtlinie 2014/94/EU sollte daher entsprechend geändert werden.
- (10) CEN und Cenelec informierten die Kommission über die empfohlene Norm für Wasserstofftankstellen zur Abgabe gasförmigen Wasserstoffs und für Betankungsprotokolle. Die aktuelle Fassung der europäischen Norm EN 17127 „Wasserstofftankstellen im Außenbereich zur Abgabe gasförmigen Wasserstoffs und Betankungsprotokolle umfassend“ legt die Interoperabilität der Ausführung, der Konstruktion, des Betriebes, der Instandhaltung und der Inspektion von Tankstellen für gasförmigen Wasserstoff zur Betankung von Fahrzeugen fest. Die in der europäischen Norm EN 17127 beschriebenen Interoperabilitätsanforderungen sollten für Wasserstofftankstellen gelten, ebenso wie dieselbe europäische Norm für die entsprechenden Betankungsprotokolle beachtet werden sollte. Anhang II Nummern 2.1 und 2.3 der Richtlinie 2014/94/EU sollten daher entsprechend geändert werden.

- (11) CEN und Cenelec informierten die Kommission über die empfohlene Norm zur Festlegung der Qualitätseigenschaften des an Wasserstofftankstellen für Straßenfahrzeuge abgegebenen Wasserstoffs. Die aktuelle Fassung der europäischen Norm EN 17124 „Wasserstoff als Kraftstoff — Produktfestlegung und Qualitätssicherung — Protonenaustauschmembran (PEM) — Brennstoffzellenanwendungen für Straßenfahrzeuge“ legt die Qualitätseigenschaften von Wasserstoff als Kraftstoff und die zugehörige Qualitätssicherung fest, um eine Gleichförmigkeit des Wasserstoffprodukts sicherzustellen, das für die Nutzung in Fahrzeugsystemen mit Protonen-Austauschmembran-Brennstoffzellen (PEM) getankt wird. Die Europäische Norm EN 17124, in der die Qualitätseigenschaften des an Wasserstofftankstellen abgegebenen Wasserstoffs festgelegt sind, sollte Anwendung finden. Anhang II Nummer 2.2 der Richtlinie 2014/94/EU sollte daher entsprechend geändert werden.
- (12) CEN und Cenelec informierten die Kommission, dass die Europäische Norm EN ISO 17268 „Gasförmiger Wasserstoff — Anschlussvorrichtungen für die Betankung von Landfahrzeugen“ für den Betankungsanschluss von Kraftfahrzeugen, die mit gasförmigem Wasserstoff betrieben werden, empfohlen wird. Daher ist es wichtig, den Zertifizierungsprozess von Betankungsanschlüssen für das Betanken von Kraftfahrzeugen mit gasförmigem Wasserstoff gemäß der Norm EN ISO 17268 abzuschließen. Wenn dieser Prozess abgeschlossen ist, müssen die Betankungsanschlüsse von Kraftfahrzeugen zur Betankung mit gasförmigem Wasserstoff der Norm EN ISO 17268 entsprechen. Anhang II Nummer 2.4 der Richtlinie 2014/94/EU sollte daher entsprechend geändert werden.
- (13) CEN und Cenelec informierten die Kommission, dass die Europäische Norm EN ISO 14469 „Straßenfahrzeuge — Betankungsanschluss für komprimiertes Erdgas (CNG)“ für CNG-Füllkupplungen und CNG-Tanknippel gelten sollte. Anhang II Nummer 3.3 der Richtlinie 2014/94/EU sollte daher entsprechend geändert werden.
- (14) Die Sachverständigen des Forums für nachhaltigen Verkehr und die Zentralkommission für die Rheinschifffahrt (ZKR) wurden konsultiert und legten ihre Empfehlungen zu den europäischen Normen vor, die Gegenstand dieser delegierten Verordnung der Kommission sind.
- (15) Die Kommission sollte die Richtlinie 2014/94/EU durch Verweise auf die von CEN und Cenelec erarbeiteten europäischen Normen ergänzen und ändern.
- (16) Müssen die in Anhang II der Richtlinie 2014/94/EU genannten technischen Spezifikationen durch delegierte Verordnungen der Kommission festgelegt, aktualisiert oder ergänzt werden, ist hierfür ein Übergangszeitraum von 24 Monaten vorzusehen.
- (17) In dieser Verordnung sollten die auf Ersuchen einiger Mitgliedstaaten vorgenommenen Aktualisierungen in Bezug auf Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der Klasse L, die landseitige Stromversorgung für Binnenschiffe und LNG-Tankstellen für den Schiffsverkehr sowie die neuen Entwicklungen infolge der Normungstätigkeiten von CEN und Cenelec im Bereich der Erdgas- und Wasserstoffversorgung berücksichtigt werden. Die Delegierte Verordnung (EU) 2018/674 der Kommission (*) sollte daher aufgehoben werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der Klasse L

Für die in Anhang II Nummer 1.5 der Richtlinie 2014/94/EU genannten Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der Klasse L gelten die folgenden technischen Spezifikationen:

- (1) Öffentlich zugängliche Wechselspannungs-Ladepunkte bis zu 3,7 kVA, die für Elektrofahrzeuge der Klasse L reserviert sind, werden aus Gründen der Interoperabilität mit mindestens einem der folgenden Systeme ausgerüstet:
 - (a) Steckdosen oder Fahrzeugkupplungen des Typs 3A gemäß der Norm EN 62196-2 (für Ladebetriebsart 3);
 - (b) Steckdosen gemäß IEC 60884-1 (für Ladebetriebsart 1 oder 2).
- (2) Öffentlich zugängliche Wechselspannungs-Ladepunkte über 3,7 kVA, die für Elektrofahrzeuge der Klasse L reserviert sind, werden aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Steckdosen oder Fahrzeugkupplungen des Typs 2 gemäß der Norm EN 62196-2 ausgerüstet.

(*) Delegierte Verordnung (EU) 2018/674 der Kommission vom 17. November 2017 zur Ergänzung der Richtlinie 2014/94/EU des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der Klasse L, die landseitige Stromversorgung für Binnenschiffe und LNG-Tankstellen für den Schiffsverkehr und zur Änderung dieser Richtlinie im Hinblick auf Kupplungen zur Betankung von Kraftfahrzeugen mit gasförmigem Wasserstoff (ABl. L 114 vom 4.5.2018, S. 1).

*Artikel 2***Landseitige Stromversorgung für Binnenschiffe**

Für die in Anhang II Nummer 1.8 der Richtlinie 2014/94/EU genannte landseitige Stromversorgung für Binnenschiffe gelten die folgenden technischen Spezifikationen:

Die landseitige Stromversorgung für Binnenschiffe muss, je nach benötigter Stromstärke, der Norm EN 15869-2 oder der Norm EN 16840 entsprechen.

*Artikel 3***Tankstellen für komprimiertes Erdgas (CNG) für Kraftfahrzeuge**

Für die in Anhang II Nummer 3.4 der Richtlinie 2014/94/EU genannten Tankstellen für komprimiertes Erdgas (CNG) für Kraftfahrzeuge gelten die folgenden technischen Spezifikationen:

Der Betankungsdruck (Betriebsdruck) muss bei 15 °C 20,0 MPa (200 bar) betragen. Ein maximaler Betankungsdruck von 26,0 MPa mit „Temperaturkompensation“ gemäß EN ISO 16923 „Erdgastankstellen — CNG-Tankstellen zur Betankung von Fahrzeugen“ ist zulässig.

*Artikel 4***Tankstellen für verflüssigtes Erdgas (LNG) für Kraftfahrzeuge**

Für die in Anhang II Nummer 3.2 der Richtlinie 2014/94/EU genannten Tankstellen für verflüssigtes Erdgas (LNG) für Kraftfahrzeuge gelten die folgenden technischen Spezifikationen:

Gemäß EN ISO 16924 „Erdgastankstellen — Tankstellen für verflüssigtes Erdgas (LNG) zur Betankung von Fahrzeugen“ muss der Betankungsdruck niedriger sein als der maximal zulässige Arbeitsdruck des Fahrzeugtanks.

Der Betankungsanschluss muss der Norm EN ISO 12617 „Straßenfahrzeuge — Betankungsanschluss für Flüssigerdgas (LNG) — 3,1 MPa Anschluss“ entsprechen.

*Artikel 5***Tankstellen für Binnenschiffe oder Seeschiffe**

Für die in Anhang II Nummer 3.1 der Richtlinie 2014/94/EU genannten Tankstellen für Binnenschiffe oder Seeschiffe gelten die folgenden technischen Spezifikationen:

LNG-Tankstellen für Seeschiffe, die nicht unter den Internationalen Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die Flüssiggas als Massengut befördern (IGC-Code), fallen, müssen der Norm EN ISO 20519 entsprechen.

LNG-Tankstellen für Binnenschiffe müssen ausschließlich zu Interoperabilitätszwecken der Norm EN ISO 20519 (Teile 5.3 bis 5.7) entsprechen.

Artikel 6

Anhang II der Richtlinie 2014/94/EU wird wie folgt geändert:

(1) Nummer 2.1 erhält folgende Fassung:

„2.1. Wasserstofftankstellen im Außenbereich zur Abgabe gasförmigen Wasserstoffs, der als Kraftstoff für Kraftfahrzeuge dient, müssen den in der Norm EN 17127 ‚Wasserstofftankstellen im Außenbereich zur Abgabe gasförmigen Wasserstoffs und Betankungsprotokolle umfassend‘ beschriebenen Interoperabilitätsanforderungen entsprechen.“

(2) Nummer 2.2 erhält folgende Fassung:

„2.2. Die Qualitätseigenschaften des an Wasserstofftankstellen für Kraftfahrzeuge abgegebenen Wasserstoffs müssen den Anforderungen der Norm EN 17124 ‚Wasserstoff als Kraftstoff — Produktfestlegung und Qualitätssicherung — Protonenaustauschmembran (PEM) — Brennstoffzellenanwendungen für Straßenfahrzeuge‘ entsprechen; die Methoden zur Gewährleistung der Wasserstoffqualität werden ebenfalls in der Norm beschrieben.“

(3) Nummer 2.3 erhält folgende Fassung:

„2.3. Der Betankungsalgorithmus muss den Anforderungen der Norm EN 17127 ‚Wasserstofftankstellen im Außenbereich zur Abgabe gasförmigen Wasserstoffs und Betankungsprotokolle umfassend‘ entsprechen.“

(4) Nummer 2.4 erhält folgende Fassung:

„2.4. Nach Abschluss des Zertifizierungsprozesses von Betankungsanschlüssen der Norm EN ISO 17268 müssen die Anschlüsse zur Betankung von Kraftfahrzeugen mit gasförmigem Wasserstoff der Norm EN ISO 17268 ‚Gasförmiger Wasserstoff — Anschlussvorrichtungen für die Betankung von Landfahrzeugen‘ entsprechen.“

(5) Nummer 3.3 erhält folgende Fassung:

„3.3. Der Betankungsanschluss muss den Anforderungen der Norm EN ISO 14469 ‚Straßenfahrzeuge — Betankungsanschluss für komprimiertes Erdgas (CNG)‘ entsprechen.“

Artikel 7

Die Delegierte Verordnung (EU) 2018/674 wird aufgehoben.

Artikel 8

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft. Sie gilt ab dem 12. November 2021.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 13. August 2019

*Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Violeta BULC
Mitglied der Kommission*
