

II

(Atti non legislativi)

REGOLAMENTI

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2021/1444 DELLA COMMISSIONE

del 17 giugno 2021

che integra la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme relative ai punti di ricarica per autobus elettrici

(Testo rilevante ai fini del SEE)

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

vista la direttiva 2014/94/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 22 ottobre 2014, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi ⁽¹⁾, in particolare l'articolo 4, paragrafo 14,

considerando quanto segue:

- (1) La direttiva 2014/94/UE stabilisce che le specifiche tecniche per l'interoperabilità dei punti di ricarica e di rifornimento dovrebbero essere precisate in norme europee o internazionali. Per le norme non ancora adottate, la normazione dovrebbe basarsi su norme in fase di elaborazione.
- (2) A norma dell'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽²⁾, la Commissione europea ha chiesto ⁽³⁾ al Comitato europeo di normazione (CEN) e al Comitato europeo di normazione elettrotecnica (Cenelec) di elaborare e adottare norme europee appropriate, o di modificare quelle esistenti, per la fornitura di elettricità per il trasporto stradale, marittimo e per vie navigabili interne, per la fornitura di idrogeno per il trasporto stradale e per la fornitura di gas naturale, compreso il biometano, per il trasporto stradale, marittimo e per vie navigabili interne.
- (3) In seguito all'attuazione della richiesta M/533 della Commissione, il CEN e il Cenelec hanno elaborato le norme contenenti le specifiche tecniche per i punti di ricarica per autobus elettrici di cui all'allegato II, punto 1.6, della direttiva 2014/94/UE.
- (4) Il CEN e il Cenelec hanno comunicato alla Commissione che i connettori del tipo 2 quali descritti nella norma EN 62196-2 sono i più adeguati per i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata a corrente alternata (AC) per autobus elettrici.
- (5) Il CEN e il Cenelec hanno comunicato alla Commissione che i connettori del sistema di ricarica combinato «Combo 2» quali descritti nella norma EN 62196-3 dovrebbero essere usati per i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata a corrente continua (DC) per autobus elettrici.

⁽¹⁾ GUL 307 del 28.10.2014, pag. 1.

⁽²⁾ Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12).

⁽³⁾ M/533 Decisione di esecuzione della Commissione C(2015) 1330 final, del 12 marzo 2015, relativa ad una richiesta di normazione rivolta agli organismi di normazione europei, in conformità al regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, per l'elaborazione di norme europee relative all'infrastruttura per i combustibili alternativi.

- (6) Il CEN e il Cenelec hanno comunicato alla Commissione che la norma EN 50696 dovrebbe essere applicata ai dispositivi automatizzati di interfaccia di contatto per la ricarica conduttiva di autobus elettrici in modo 4, conformemente alla norma EN 61851-23-1, al fine di garantire l'interoperabilità. Tale norma, unitamente alle norme summenzionate, svolgerà un ruolo cruciale nella diffusione degli autobus elettrici nelle città.
- (7) A norma della direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento europeo e del Consiglio ⁽⁴⁾, per gli autobus a zero emissioni sono riservate quote nazionali minime degli appalti pubblici pari a un massimo del 22,5 % per il periodo 2021-2025 e del 32,5 % per il periodo 2026-2030. Dal momento che sempre più operatori e autorità di trasporto pubblico passano agli autobus a zero emissioni al fine di conseguire tali obiettivi, la piena interoperabilità dei veicoli e dell'infrastruttura di ricarica sta diventando indispensabile.
- (8) È opportuno assicurare l'interoperabilità dei diversi tipi di ricarica per autobus elettrici al fine di creare parità di condizioni per i fabbricanti e gli operatori e permettere economie di scala, garantendo nel contempo l'apertura alle soluzioni tecnologiche. L'interoperabilità dovrebbe ulteriormente intensificare l'uso della ricarica intelligente, compresi i servizi *vehicle to grid*.
- (9) Gli esperti degli Stati membri, consultati mediante il comitato sulle infrastrutture per i combustibili alternativi, e gli addetti ai trasporti degli Stati membri hanno fornito consulenza in merito alle specifiche tecniche e alle norme europee oggetto del presente atto delegato.
- (10) È opportuno che la Commissione integri di conseguenza l'allegato II, punto 1.6, della direttiva 2014/94/UE con i riferimenti alle specifiche tecniche e alle norme europee elaborate dal CEN e dal Cenelec.
- (11) Qualora le nuove specifiche tecniche nell'allegato II della direttiva 2014/94/UE debbano essere attuate mediante atti delegati, è necessario applicare un periodo transitorio di 24 mesi,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

A fini di interoperabilità i punti di ricarica per autobus elettrici di cui all'allegato II, punto 1.6, della direttiva 2014/94/UE sono così muniti:

- i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata a corrente alternata (AC) per autobus elettrici sono muniti almeno di connettori del tipo 2 quali descritti nella norma EN 62196-2;
- i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata a corrente continua (DC) per autobus elettrici sono muniti almeno di connettori del sistema di ricarica combinato «Combo 2» quali descritti nella norma EN 62196-3;
- i dispositivi automatizzati di interfaccia di contatto per autobus elettrici a ricarica conduttiva in modo 4, conformemente alla norma EN 61851-23-1, per quanto riguarda i dispositivi di connessione automatizzati (*automated connection device*, ACD) montati sull'infrastruttura (pantografo), gli ACD montati sul tetto del veicolo, gli ACD montati al di sotto del veicolo e gli ACD montati sull'infrastruttura e con connessione al lato o al tetto del veicolo, sono muniti di interfacce meccaniche ed elettriche quali definite nella norma EN 50696.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal 26 settembre 2023.

Il presente regolamento si applica solo ai punti di ricarica per autobus elettrici che sono installati dopo la data di applicazione del presente regolamento.

Il regolamento non si applica all'infrastruttura di ricarica per i fili aerei dei filobus (catenaria).

⁽⁴⁾ Direttiva (UE) 2019/1161 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 20 giugno 2019, che modifica la direttiva 2009/33/CE relativa alla promozione di veicoli puliti e a basso consumo energetico nel trasporto su strada (GU L 188 del 12.7.2019, pag. 116).

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 17 giugno 2021

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN
