



Brüssel, den 27. November 2017  
(OR. en)

14971/17

TRANS 520  
AVIATION 171  
MAR 224  
ENER 476  
ENV 996  
IND 341  
RECH 386  
DELECT 238

### ÜBERMITTLUNGSVERMERK

---

Absender: Herr Jordi AYET PUIGARNAU, Direktor, im Auftrag des Generalsekretärs der Europäischen Kommission

Eingangsdatum: 20. November 2017

Empfänger: Herr Jeppe TRANHOLM-MIKKELSEN, Generalsekretär des Rates der Europäischen Union

---

Nr. Komm.dok.: C(2017) 7348 final

---

Betr.: DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION vom 17.11.2017 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

---

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2017) 7348 final.

---

Anl.: C(2017) 7348 final

Brüssel, den 17.11.2017  
C(2017) 7348 final

**DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION**

**vom 17.11.2017**

**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**

(Text von Bedeutung für den EWR)

## BEGRÜNDUNG

### 1. KONTEXT DER DELEGIERTEN VERORDNUNG DER KOMMISSION

In der Mitteilung der Kommission über eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität<sup>1</sup> wird festgestellt: „Normung und Interoperabilität sind von wesentlicher Bedeutung, um die Größe des Binnenmarkts in vollem Umfang nutzen zu können. Dies gilt umso mehr für die Elektromobilität und es ist notwendig, Hindernisse für den Aufbau eines EU-weiten flächendeckenden Ladenetzes für E-Autos zu beseitigen.“

Diese Initiative ist auf die politischen Prioritäten der Kommission abgestimmt, insbesondere Klimapolitik, Binnenmarkt und Förderung von Arbeitsplätzen, Wachstum und Investitionen. Sie unterstützt auch die Ziele der Energieunion. In diesem Zusammenhang soll sie dazu beitragen, die Nutzung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen zu fördern, die Abhängigkeit der EU vom Erdöl zu verringern und die Emissionen von Treibhausgasen zu reduzieren. Die Initiative soll außerdem verhindern, dass in der Europäischen Union nicht harmonisierte und sogar miteinander nicht kompatible (nicht interoperable) Infrastrukturen entstehen, die sich negativ auf die Mobilitätsbedingungen und die Entwicklung des Binnenmarktes auswirken. Sie wird schließlich zur Stärkung der globalen Wettbewerbsfähigkeit der Automobil- und Schiffbauindustrie beitragen, was sich positiv auf Wachstum und Beschäftigung auswirken dürfte.

Im Rahmen ihrer Agenda für einen sozial verträglichen Übergang zu sauberer, wettbewerbsfähiger und vernetzter Mobilität für alle, die in der Mitteilung „Europa in Bewegung“<sup>2</sup> der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen vorgelegt wurde, will die Kommission eine Reihe von Maßnahmen beschließen, um die Marktentwicklung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen und die Entwicklung der erforderlichen Infrastruktur zu unterstützen. Eine dieser Maßnahmen betrifft die Annahme gemeinsamer Normen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe.

Die für den Aufbau eines Verteilernetzes für alternative Kraftstoffe notwendige Technologie ist für alle in der Richtlinie 2014/94/EU über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe genannten Arten von Lade- und Tanksystemen im Wesentlichen ausgereift. Dennoch sind gemeinsame europäische Normen für Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe, die die Interoperabilität zwischen den Infrastrukturen und Fahrzeugen mit unterschiedlicher Technologie (wie z. B. Elektrofahrzeuge, Fahrzeuge mit Wasserstoff- und Brennstoffzellenantrieb und mit Erdgas betriebene Fahrzeuge) sowie Schiffen gewährleisten, bisher in der Union noch nicht vorhanden oder werden nicht konsequent angewendet. Das Fehlen gemeinsamer europäischer Normen ist das größte technische Hemmnis für die Schaffung eines Binnenmarktes für Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe und die Erzielung nennenswerter Skaleneffekte.

#### 1.1. Die Anforderungen der Richtlinie 2014/94/EU

---

<sup>1</sup> Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Rat, den Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss und den Ausschuss der Regionen: *Eine europäische Strategie für emissionsarme Mobilität* (COM(2016) 501 final).

<sup>2</sup> COM(2017) 283 final.

Aufgrund der Richtlinie 2014/94/EU ist die Kommission ermächtigt, delegierte Rechtsakte gemäß Artikel 8 zu erlassen, um

- (a) Artikel 4 und Anhang II Nummern 1.3, 1.4, 1.5, 1.6 und 1.8 um die Anforderung zu ergänzen, dass neu zu errichtende oder zu erneuernde Infrastrukturen den technischen Spezifikationen in den gemäß Artikel 4 Absatz 13 zu entwickelnden europäischen Normen entsprechen müssen, wenn die einschlägigen europäischen Normungsorganisationen (ESO) - das Europäische Komitee für Normung (CEN) und das Europäische Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) - eine einheitliche technische Lösung mit technischen Spezifikationen, die in einer einschlägigen europäischen Norm beschrieben sind, empfohlen haben;
- (b) die Bezugnahmen auf die in den technischen Spezifikationen in Anhang II Nummer 1 aufgeführten Normen zu aktualisieren, wenn diese Normen durch von den einschlägigen Normungsorganisationen verabschiedete neue Fassungen ersetzt werden;
- (c) die Bezugnahmen auf die in den technischen Spezifikationen in Anhang II Nummer 2 aufgeführten Normen zu aktualisieren, wenn diese Normen durch von den einschlägigen Normungsorganisationen verabschiedete neue Fassungen ersetzt werden;
- (d) Artikel 6 und Anhang II Nummern 3.1, 3.2, 3.3 und 3.4 um die Anforderung zu ergänzen, dass neu zu errichtende oder zu erneuernde Infrastrukturen in Einklang mit den technischen Spezifikationen stehen müssen, die in den nach Artikel 6 Absatz 10 Buchstaben a und b zu entwickelnden Normen enthalten sind, wenn die einschlägigen ESO lediglich eine einzige technische Lösung mit technischen Spezifikationen gemäß einer einschlägigen europäischen Norm, die gegebenenfalls mit den einschlägigen internationalen Normen vereinbar sind, empfohlen haben;
- (e) die Bezugnahmen auf die in den technischen Spezifikationen in Anhang II Nummer 3 aufgeführten Normen zu aktualisieren, wenn diese Normen durch neue, von den einschlägigen europäischen oder internationalen Normungsorganisationen verabschiedete neue Normen ersetzt werden.

Nach Verabschiedung der einschlägigen Normen durch die ESO müssen dann die entsprechenden delegierten Rechtsakte erlassen werden. Die delegierten Rechtsakte müssen Übergangsfristen von mindestens 24 Monaten vorsehen, bevor die betreffenden technischen Spezifikationen oder deren geänderte Fassungen für die aufzubauende oder zu erneuernde Infrastruktur verbindlich gelten.

## 1.2. Durchführungsbeschluss C(2015) 1330 der Kommission (M/533)

Gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012<sup>3</sup> erteilte die Europäische Kommission den ESO<sup>4</sup> ein Mandat für die Entwicklung und Verabschiedung geeigneter europäischer Normen (EN) oder für die Änderung der bestehenden Normen im Hinblick auf die Festlegung technischer

<sup>3</sup> ABl. L 316 vom 14.11.2012, S. 12.

<sup>4</sup> M/533 Durchführungsbeschluss C(2015) 1330 der Kommission vom 12.3.2015.

Spezifikationen für die Interoperabilität mit einer einheitlichen Lösung, gegebenenfalls auf der Grundlage bestehender internationaler Normen, für die folgenden Elemente:

- die Stromversorgung für den Verkehr unter Berücksichtigung der technischen Spezifikationen in Anhang II Nummer 1 der Richtlinie;
- die Wasserstoffversorgung für den Verkehr unter Berücksichtigung der technischen Spezifikationen in Anhang II Nummer 2 der Richtlinie;
- die Erdgasversorgung für den Verkehr, für den Schiffsverkehr unter Berücksichtigung der laufenden Arbeiten bei der internationalen Seeschiffahrtsorganisation, der Zentralkommission für die Rheinschiffahrt und der Donaukommission sowie anderer einschlägiger internationaler Foren im Hinblick auf die technischen Spezifikationen in Anhang II Nummer 3 der Richtlinie.

### 1.3. Vorbereitungsprozess

Maßnahmen der EU im Hinblick auf die Annahme gemeinsamer Normen für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe sind erforderlich, um technische und regulatorische Hemmnisse in der EU zu beseitigen und dadurch die Entwicklung eines einheitlichen Marktes für eine Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und für mit alternativen Kraftstoffen betriebene Fahrzeuge und Schiffe zu erleichtern und so die Voraussetzungen zu schaffen, unter denen die Marktakteure ihre jeweiligen Funktionen erfüllen können. Diese Maßnahme wird den freien Personen- und Warenverkehr bei Verwendung von mit alternativen Kraftstoffen betriebenen Fahrzeugen und Schiffen gewährleisten. Die Industrie wird aus der großmaßstäblichen Realisierung der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe Vorteile in Form von Skalenerträgen ziehen und wird ihre globale Vorreiterrolle bei dieser Art von Investitionen für die Stärkung ihrer Wettbewerbsfähigkeit nutzen können. Die schrittweise Ersetzung von Kraftstoffen auf Erdölbasis durch alternative Kraftstoffe wird sich vorteilhaft für die Umwelt und die Wirtschaft auswirken.

Laut der Folgenabschätzung<sup>5</sup> zum Vorschlag der Kommission<sup>6</sup> für eine „Richtlinie über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe“, in dessen Rahmen sich auch diese Maßnahme einfügt, dürften der Aufbau einer Minimalinfrastruktur und die Anwendung gemeinsamer Normen für alternative Kraftstoffe in der Europäischen Union zu einer Verringerung des Ölverbrauchs um etwa 2,3% bis 2020 beitragen. In Zahlen ausgedrückt könnte der Nutzen aufgrund eines geringeren Ölverbrauchs bis zu ca. 84,9 Mrd. EUR betragen (mit einem entsprechenden Zusatznutzen für die Energieversorgungssicherheit in Höhe von 18,9 Mrd. EUR), während sich die ökologischen Vorteile mit ca. 15,4 Mrd. EUR veranschlagen lassen dürften. Außerdem würden bis 2020 die NOx-Emissionen um 2,8 % und die Partikelemissionen um 2,1 % zurückgehen. Schließlich würden für eine lange Phase der Koexistenz von alternativen und konventionellen Kraftstoffen auch Arbeitsplätze mit einer breiten Qualifikationspalette durch Investitionen in die mit der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe verbundenen Bereiche geschaffen, insbesondere in den Bereichen Bau, verarbeitende Industrie, Elektrizität, Informations- und

---

<sup>5</sup> SWD(2013) 05 final.

<sup>6</sup> COM(2013) 18.

Kommunikationstechnologie, fortgeschrittene Werkstoffe und Computeranwendungen. Diese Auswirkungen wären mit Blick auf den Horizont 2050 noch deutlich spürbarer.

In Einklang mit dem Grundsatz der Verhältnismäßigkeit zielt die vorgeschlagene Maßnahme nur auf Normen ab, die von den europäischen Normungsorganisationen in Eigeninitiative entwickelt und verabschiedet werden oder der Umsetzung einschlägiger internationaler Normen in europäische Normen dienen.

Das CEN-CENELEC schlug der Kommission mit Schreiben<sup>7</sup> vom 13. Juli 2017 vor, die Richtlinie 2014/94/EU um die folgenden Anforderungen für öffentlich zugängliche Wechselspannungs-Ladepunkte für die künftigen Elektrofahrzeuge der Klasse L zu ergänzen, die Teil der technischen Spezifikationen in Anhang II Nummer 1.5 (Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der Klasse L) dieser Richtlinie sind:

Öffentlich zugängliche Wechselspannungs-Ladepunkte, bei denen bis zu 3,7 Kilovolt Ampère (kVA) für Elektrofahrzeuge der Klasse L reserviert sind, sollten mit mindestens einem der folgenden Ladesysteme ausgerüstet sein, die in der Norm EN 61851-1:2011 „Konduktive Ladesysteme für Elektrofahrzeuge - Teil 1: Allgemeine Anforderungen“ definiert werden:

- Steckdosen des Typs 3a gemäß 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“ (für Ladebetriebsart 3)
- Steckdosen gemäß Normenreihe IEC 60884 „Stecker und Steckdosen für den Hausgebrauch und ähnliche Anwendungen“ einschließlich Schutzleiter (für Ladebetriebsart 1 oder 2).

Für öffentlich zugängliche Wechselspannungs-Ladepunkte über 3,7 kVA sollte die Lösung identisch sein mit der Lösung für Fahrzeuge der Klasse M, d. h. „Fahrzeugkupplungen und Steckdosen des Typs 2“. Öffentlich zugängliche Wechselspannungs-Ladepunkte über 3,7 kVA, die für Elektrofahrzeuge der Klasse L reserviert sind, sollten aus Gründen der Interoperabilität mindestens über eine Steckdose gemäß der obigen Beschreibung verfügen.

Die Norm EN 15869-2 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt - Elektrischer Landanschluss, Drehstrom 400 V, bis 63 A, 50 Hz - Teil 2: Landseitiger Teil, sicherheitstechnische Anforderungen“ wurde vom CEN-CENELEC im Dezember 2009 angenommen und im Februar 2010 von ihr veröffentlicht. Die Norm enthält elektrische Sicherheitsanforderungen zur Vermeidung von Unfällen beim Herstellen, Nutzen und Trennen der Landverbindung.

Die Norm EN ISO 17268 für „Betankungsanschlüsse für gasförmigen Wasserstoff zur Betankung von Landfahrzeugen“ wurde vom CEN-CENELEC im Juli 2016 angenommen und im November 2016 von ihr veröffentlicht. Diese Norm definiert die Auslegung, die Sicherheit und die betrieblichen Eigenschaften von Anschlüssen zur Betankung von Landfahrzeugen, die mit gasförmigem Wasserstoff betrieben werden. Die Anschlüsse bestehen

---

<sup>7</sup> Ares(2017)3592930

gegebenenfalls aus Empfängerstutzen und Schutzkappe (am Fahrzeug angebracht) und Füllstutzen.

Die Norm EN ISO 20519 „Schiffe und Meerestechnik - Spezifikation für das Bunkern von mit verflüssigtem Erdgas betriebenen Schiffen“ wurde vom CEN-CENELEC im Februar 2017 angenommen und veröffentlicht. Diese Norm enthält die Anforderungen für Übergabesysteme für das Bunkern von Flüssigerdgas und für die Ausrüstung zum Bunkern flüssigerdgasbetriebener Schiffe, die nicht unter den IGC-Code<sup>8</sup> fallen.

Dieser delegierte Rechtsakt ergänzt die folgenden Bestimmungen der Richtlinie 2014/94/EU: Artikel 4 und Anhang II Nummern 1.5 und 1.8; Artikel 6 und Anhang II Nummer 3.1; er ändert ferner Anhang II Nummer 2.4 dieser Richtlinie. Dieser delegierte Rechtsakt wird in Übereinstimmung mit Artikel 8 der Richtlinie 2014/94/EU angenommen.

## **2. KONSULTATIONEN VOR ANNAHME DES RECHTSAKTS**

Das „Forum für nachhaltigen Verkehr“ wurde auf seiner Sitzung vom 18. Juli 2017 sowie am 5. September 2017 per E-Mail konsultiert. Vor Annahme der im delegierten Rechtsakt genannten Normen ermittelte das CEN-CENELEC durch eine Befragung die Standpunkte seiner Mitglieder.

Im Anschluss an die Annahme der Richtlinie 2014/94/EU wurden im Jahr 2015 die Mitglieder des „Forums für nachhaltigen Verkehr“ und des „Europäischen Forums für einen nachhaltigen Schiffsverkehr“ (Mitgliedstaaten und Interessenträger) in unterschiedlichen Phasen über die laufenden Arbeiten zur Entwicklung der Normen unterrichtet, die Gegenstand des delegierten Rechtsakts sind.

Außerdem wurden diese Normen auf dem Workshop zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe am 8. September 2017 in Brüssel vorgestellt. Darüber hinaus präsentierte die Kommission die vom CEN/CENELEC entwickelten vorgeschlagenen Normen, die durch Erlass des delegierten Rechtsakts angenommen werden sollen, auf verschiedenen Sitzungen und Konferenzen.

## **3. RECHTLICHE ASPEKTE DES DELEGIERTEN RECHTSAKTS**

Durch diesen delegierten Rechtsakt wird die Richtlinie 2014/94/EU in Übereinstimmung mit ihrem Artikel 8 ergänzt und geändert.

Eine Verordnung ist das am besten geeignete Rechtsinstrument, da sie keine nationalen Umsetzungsmaßnahmen erfordert und somit eine größere Harmonisierung sowie ein zügiges Inkrafttreten ermöglicht.

---

<sup>8</sup> Internationaler Code für den Bau und die Ausrüstung von Schiffen, die Flüssiggas als Massengut befördern (IGC).

# DELEGIERTE VERORDNUNG (EU) .../... DER KOMMISSION

vom 17.11.2017

## **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**

(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<sup>9</sup>, 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<sup>10</sup> beauftragte die Kommission<sup>11</sup> das Europäische Komitee für Normung (CEN) und das Europäische Komitee für elektrotechnische Normung (CENELEC) mit der Entwicklung und Annahme geeigneter europäischer Normen (EN) bzw. der Änderung bestehender europäischer Normen im Hinblick auf die Stromversorgung für den Straßen-, See- und Binnenschiffsverkehr, die Wasserstoffversorgung für den Straßenverkehr, 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.

---

<sup>9</sup> ABl. L 307 vom 28.10.2014, S. 1.

<sup>10</sup> 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).

<sup>11</sup> 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.

- (4) CEN und CENELEC unterrichteten die Kommission mit Schreiben vom 13. Juli 2017 über die Normen, die für öffentlich zugängliche Wechselspannungs-Ladepunkte für Kraftfahrzeuge der Klasse L anzuwenden sind.
- (5) Die Norm EN ISO 17268 für „Betankungsanschlüsse für gasförmigen Wasserstoff zur Betankung von Landfahrzeugen“ wurde von CEN und CENELEC im Juli 2016 angenommen und im November 2016 veröffentlicht.
- (6) Die Norm EN ISO 20519 „Schiffe und Meerestechnik - Spezifikation für das Bunkern von mit verflüssigtem Erdgas betriebenen Schiffen“ wurde von CEN und CENELEC im Februar 2017 angenommen und veröffentlicht.
- (7) Zuvor war die Norm EN 15869-2 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt - Elektrischer Landanschluss, Drehstrom 400 V, bis 63 A, 50 Hz - Teil 2: Landseitiger Teil, sicherheitstechnische Anforderungen“ bereits im Dezember 2009 angenommen und im Februar 2010 veröffentlicht worden.
- (8) Das „Forum für nachhaltigen Verkehr“ wurde konsultiert und gab seine Empfehlungen zu den Normen ab, die Gegenstand dieses delegierten Rechtsakts sind.
- (9) Die Kommission sollte die Richtlinie 2014/94/EU durch Verweise auf die von CEN und CENELEC entwickelten europäischen Normen ergänzen bzw. ändern.
- (10) Müssen die in Anhang II der Richtlinie 2014/94/EU genannten technischen Spezifikationen durch delegierte Rechtsakte festgelegt, aktualisiert oder ergänzt werden, ist hierfür ein Übergangszeitraum von 24 Monaten vorzusehen. Die Termine für die Veröffentlichung der Normen wurden nach Rücksprache mit CEN-CENELEC unter Berücksichtigung des Zeitpunkts der Verfügbarkeit neuer Tankstellen und Ladestationen gemäß der Richtlinie 2014/94/EU, der Ausgereiftheit der jeweiligen Technologien und der laufenden Arbeiten internationaler Normungsorganisationen festgelegt –

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

#### *Artikel 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 und Kupplungen gemäß IEC 60884 (für Ladebetriebsart 1 oder 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.

#### *Artikel 2*

Die landseitige Stromversorgung für Binnenschiffe muss der Norm EN 15869-2 „Fahrzeuge der Binnenschifffahrt - Elektrischer Landanschluss, Drehstrom 400 V, bis 63 A, 50 Hz - Teil 2: Landseitiger Teil, sicherheitstechnische Anforderungen“ entsprechen.

### *Artikel 3*

Die LNG-Tankstellen für Binnenschiffe oder 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.

### *Artikel 4*

Anhang II Nummer 2.4 der Richtlinie 2014/94/EU erhält folgende Fassung:

„2.4. Kupplungen für Kraftfahrzeuge zur Betankung mit gasförmigem Wasserstoff müssen der Norm EN ISO 17268 „Betankungsanschlüsse für gasförmigen Wasserstoff zur Betankung von Landfahrzeugen“ entsprechen.“

### *Artikel 5*

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Sie gilt ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum einfügen: 24 Monate nach Datum des Inkrafttretens].

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

Brüssel, den 17.11.2017

*Für die Kommission  
Im Namen des Präsidenten  
Violeta BULC  
Mitglied der Kommission*