

## II

(Actes non législatifs)

## RÈGLEMENTS

## RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2021/1444 DE LA COMMISSION

du 17 juin 2021

complétant la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives aux points de recharge pour les bus électriques

(Texte présentant de l'intérêt pour l'EEE)

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

vu le traité sur le fonctionnement de l'Union européenne,

vu la directive 2014/94/UE du Parlement européen et du Conseil du 22 octobre 2014 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs <sup>(1)</sup>, et notamment son article 4, paragraphe 14,

considérant ce qui suit:

- (1) La directive 2014/94/UE établit que les spécifications techniques pour l'interopérabilité des points de recharge et de ravitaillement devraient être énoncées dans des normes européennes ou internationales. Pour les normes qui n'ont pas encore été adoptées, la normalisation devrait se fonder sur les normes en cours d'élaboration.
- (2) En application de l'article 10, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil <sup>(2)</sup>, la Commission a demandé <sup>(3)</sup> au Comité européen de normalisation (CEN) et au Comité européen de normalisation électrotechnique (Cenelec) d'élaborer et d'adopter des normes européennes appropriées, ou de modifier les normes existantes, pour l'alimentation électrique des transports routiers et maritimes et de la navigation intérieure; l'alimentation en hydrogène des transports routiers; et l'alimentation en gaz naturel, biométhane compris, des transports routiers et maritimes et de la navigation intérieure.
- (3) À la suite de la mise en œuvre de la demande M/533 de la Commission, le CEN et le Cenelec ont élaboré les normes contenant les spécifications techniques applicables aux points de recharge pour les bus électriques visés à l'annexe II, point 1.6, de la directive 2014/94/UE.
- (4) Le CEN et le Cenelec ont informé la Commission que les connecteurs de type 2, tels que décrits dans la norme EN 62196-2, sont ceux qui conviennent le mieux pour les points de recharge normaux et à haute puissance en courant alternatif (AC) pour les bus électriques.
- (5) Le CEN et le Cenelec ont informé la Commission que les connecteurs du système de chargement combiné de type «Combo 2», tels que décrits dans la norme EN 62196-3, devraient être utilisés pour les points de recharge normaux et à haute puissance en courant continu (CC) pour les bus électriques.

<sup>(1)</sup> JO L 307 du 28.10.2014, p. 1.

<sup>(2)</sup> Règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil du 25 octobre 2012 relatif à la normalisation européenne, modifiant les directives 89/686/CEE et 93/15/CEE du Conseil ainsi que les directives 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE et 2009/105/CE du Parlement européen et du Conseil et abrogeant la décision 87/95/CEE du Conseil et la décision n° 1673/2006/CE du Parlement européen et du Conseil (JO L 316 du 14.11.2012, p. 12).

<sup>(3)</sup> M/533 décision d'exécution C(2015) 1330 final de la Commission du 12 mars 2015 relative à une demande de normalisation adressée aux organisations européennes de normalisation en vertu du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil en vue de l'élaboration de normes européennes applicables à l'infrastructure pour carburants alternatifs.

- (6) Le CEN et le Cenelec ont informé la Commission que la norme EN 50696 devrait être appliquée aux interfaces de contact pour les dispositifs de connexion automatisés destinées à être utilisées dans les systèmes de charge conductifs des bus électriques en mode 4, conformément à la norme EN 61851-23-1, afin de garantir l'interopérabilité. Cette norme, ainsi que les normes susmentionnées, joueront un rôle crucial dans le déploiement des bus électriques urbains.
- (7) Conformément à la directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil (\*), les objectifs nationaux minimaux en matière de marchés publics pour la part de bus à émission nulle vont jusqu'à 22,5 % pour la période 2021-2025 et 32,5 % pour la période 2026-2030. Étant donné que les autorités et les exploitants de transport public sont de plus en plus nombreux à se tourner vers des bus à émission nulle afin d'atteindre ces objectifs, il devient impératif d'assurer la pleine interopérabilité de l'infrastructure de recharge des véhicules.
- (8) L'interopérabilité des différents types de points de recharge pour bus électriques devrait être garantie afin de créer des conditions de concurrence équitables pour les fabricants et les opérateurs et de permettre des économies d'échelle tout en assurant l'ouverture aux solutions technologiques. Elle devrait favoriser davantage le recours à une recharge intelligente, y compris les services véhicule-réseau.
- (9) Les experts des États membres, consultés par l'intermédiaire du comité sur l'infrastructure pour carburants alternatifs, et les attachés aux transports des États membres, ont donné leur avis sur les normes et spécifications techniques européennes qui font l'objet du présent acte délégué.
- (10) Il convient que la Commission complète le point 1.6 de l'annexe II de la directive 2014/94/UE pour y intégrer les références aux normes et spécifications techniques européennes élaborées par le CEN et le Cenelec.
- (11) Lorsque de nouvelles spécifications techniques prévues à l'annexe II de la directive 2014/94/UE doivent être mises en œuvre au moyen d'actes délégués, une période de transition de 24 mois s'applique,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

#### *Article premier*

Les points de recharge pour les bus électriques visés à l'annexe II, point 1.6, de la directive 2014/94/UE sont équipés, à des fins d'interopérabilité, comme suit:

- les points de recharge normaux et à haute puissance en courant alternatif (AC) pour les bus électriques sont équipés au minimum de connecteurs de type 2, tels que décrits dans la norme EN 62196-2,
- les points de recharge normaux et à haute puissance en courant continu (CC) pour les bus électriques sont équipés au minimum de connecteurs du système de chargement combiné de type «Combo 2», tels que décrits dans la norme EN 62196-3,
- les interfaces de contact pour les dispositifs de connexion automatisés destinées à être utilisées dans les systèmes de charge conductifs des bus électriques en mode 4, conformément à la norme EN 61851-23-1, concernant le dispositif de connexion automatisé (DCA) monté sur l'infrastructure (pantographe), le DCA monté sur le toit du véhicule, le DCA monté sous le véhicule et le DCA monté sur l'infrastructure et raccordé à la paroi latérale ou au toit du véhicule, doivent être équipées d'interfaces mécaniques et électriques, telles que définies dans la norme EN 50696.

#### *Article 2*

Le présent règlement entre en vigueur le vingtième jour suivant celui de sa publication au *Journal officiel de l'Union européenne*.

Il s'applique à partir du 26 septembre 2023.

Le présent règlement ne s'applique qu'aux points de recharge pour les bus électriques qui sont installés après la date d'application du présent règlement.

Le présent règlement ne s'applique pas à l'infrastructure de recharge pour les lignes aériennes des trolleybus (caténaires).

(\*) Directive (UE) 2019/1161 du Parlement européen et du Conseil du 20 juin 2019 modifiant la directive 2009/33/CE relative à la promotion de véhicules de transport routier propres et économes en énergie (JO L 188 du 12.7.2019, p. 116).

Le présent règlement est obligatoire dans tous ses éléments et directement applicable dans tout État membre.

Fait à Bruxelles, le 17 juin 2021.

*Par la Commission*  
*La présidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---