

## II

(Actos no legislativos)

## REGLAMENTOS

## REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2019/1745 DE LA COMISIÓN

de 13 de agosto de 2019

**por el que se completa y modifica la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L, el suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación interior, el suministro de hidrógeno para el transporte por carretera y el suministro de gas natural para el transporte por carretera y por vías navegables y se deroga el Reglamento Delegado (UE) 2018/674 de la Comisión**

(Texto pertinente a efectos del EEE)

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Vista la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo, de 22 de octubre de 2014, relativa a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos <sup>(1)</sup>, y en particular su artículo 4, apartado 14, su artículo 5, apartado 3, y su artículo 6, apartado 11,

Considerando lo siguiente:

- (1) El trabajo de normalización de la Comisión tiene por objeto garantizar que las especificaciones técnicas de interoperabilidad de los puntos de recarga y de repostaje se detallan en normas europeas o internacionales, para lo que determinará las especificaciones técnicas necesarias teniendo en cuenta las normas europeas existentes y las actividades internacionales de normalización relacionadas.
- (2) De conformidad con el artículo 10, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo <sup>(2)</sup>, la Comisión solicitó <sup>(3)</sup> al Comité Europeo de Normalización (CEN) y al Comité Europeo de Normalización Electrotécnica (Cenelec) que elaboraran y adoptaran normas europeas adecuadas, o que modificaran las existentes, aplicables al suministro de electricidad para el transporte por carretera, el transporte marítimo y la navegación interior; al suministro de hidrógeno para el transporte por carretera; y al suministro de gas natural, incluido el biometano, para el transporte por carretera, el transporte marítimo y la navegación interior.
- (3) Las normas elaboradas por el CEN y el Cenelec han sido aceptadas por la industria europea, con el fin de garantizar la movilidad a escala de la Unión de vehículos y buques impulsados por diferentes combustibles. El CEN y el Cenelec recomendaron a la Comisión incluir dichas normas en el marco jurídico de la Unión. Las especificaciones técnicas a que se refiere el anexo II de la Directiva 2014/94/UE deben completarse o modificarse en consecuencia.
- (4) Las disposiciones relativas a la «interoperabilidad» en el contexto del presente Reglamento Delegado se refieren estrictamente a la capacidad de las estaciones de recarga y repostaje de suministrar energía compatible con todas las tecnologías de los vehículos, a fin de permitir un uso sin fisuras en toda la UE de los vehículos con combustibles alternativos.

<sup>(1)</sup> DO L 307 de 28.10.2014, p. 1.

<sup>(2)</sup> Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre la normalización europea, por el que se modifican las Directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE del Consejo y las Directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE y 2009/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga la Decisión 87/95/CEE del Consejo y la Decisión n.º 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 316 de 14.11.2012, p. 12).

<sup>(3)</sup> M/533 Decisión de Ejecución C(2015) 1330 final de la Comisión, de 12 de marzo de 2015, relativa a una petición de normalización dirigida a las organizaciones europeas de normalización, de conformidad con el Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, para que elaboren normas europeas aplicables a la infraestructura para los combustibles alternativos.

- (5) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de las normas que se recomienda aplicar a los puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L. Las normas EN 62196-2 «Bases, clavijas, conectores de vehículo y entradas de vehículo. Carga conductiva de vehículos eléctricos. Parte 2: Compatibilidad dimensional y requisitos de intercambiabilidad para los accesorios de espigas y alvéolos en corriente alterna» e IEC 60884-1 «Bases de toma de corriente y clavijas para usos domésticos y análogos. Parte 1: Requisitos generales» deben aplicarse a esos puntos de recarga. El anexo II, punto 1.5, de la Directiva 2014/94/UE debe, por tanto, completarse en consecuencia.
- (6) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de las normas que se recomienda aplicar al suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación interior. Las normas EN 15869-2 «Embarcaciones de navegación interior. Conexión eléctrica a tierra, corriente trifásica de 400 V, hasta 63 A, a 50 Hz. Parte 2: Unidad de tierra, requisitos de seguridad» (en proceso de modificación para aumentar la intensidad eléctrica de 63 A a 125 A) y EN 16840 «Embarcaciones de navegación interior. Conexión eléctrica a tierra, corriente trifásica de 400 V, 50 Hz y al menos 250 A» deben aplicarse a ese suministro de electricidad. El anexo II, punto 1.8, de la Directiva 2014/94/UE debe, por tanto, completarse en consecuencia.
- (7) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de las normas que se recomienda aplicar a las estaciones de servicio de gas natural comprimido (GNC). La norma europea EN ISO 16923 «Estaciones de servicio de gas natural. Estaciones de GNC para el repostaje de vehículos» cubre el diseño, construcción, operación, inspección y mantenimiento de las estaciones para el repostaje de vehículos con GNC, incluyendo equipos y dispositivos de seguridad y control. Esta norma europea se aplica también a partes de una estación de repostaje en la que el gas natural está en estado gaseoso y al suministro de GNC derivado del gas natural licuado (GNLC) de acuerdo con la norma EN ISO 16924. También se aplica al biometano, el metano de mantos carboníferos (CBM, *Coal-Bed Methane*) y los gases procedentes de la vaporización de GNL (en el emplazamiento o fuera del mismo). Los elementos de la norma EN ISO 16923 que garantizan la interoperabilidad entre las estaciones de repostaje de GNC y los vehículos deben aplicarse a los puntos de repostaje de GNC. El anexo II, punto 3.4, de la Directiva 2014/94/UE debe, por tanto, completarse en consecuencia.
- (8) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de las normas que se recomienda aplicar a las estaciones de repostaje de gas natural licuado (GNL). La norma europea EN ISO 16924 «Estaciones de servicio de gas natural. Estaciones GNL para el repostaje de vehículos», en su versión actual, cubre el diseño, construcción, operación, inspección y mantenimiento de las estaciones para el repostaje de vehículos con GNL, incluyendo equipos y dispositivos de seguridad y control. Esta norma europea define también el diseño, construcción, operación, mantenimiento e inspección de las estaciones de servicio de GNL que sirven también como lugar de repostaje de GNC para vehículos (estaciones de servicio de GNLC), incluyendo los dispositivos de seguridad y control de las estaciones y los equipos específicos de las estaciones de servicio de GNLC. La norma europea cubre las estaciones de repostaje con las siguientes características: acceso privado; acceso público (con autoservicio o asistido); surtidor con contaje y sin contaje; estaciones de servicio con almacenamiento fijo de GNL; estaciones de servicio con almacenamiento móvil de GNL. La norma europea EN ISO 12617 «Vehículos de carretera. Conector de repostaje de gas natural licuado (GNL). Conector de 3,1 MPa» en su versión actual, especifica las boquillas y los receptáculos de repostaje de gas natural licuado (GNL) construidos completamente con piezas y materiales nuevos y sin usar, para vehículos de carretera impulsados mediante GNL. Un conector de repostaje de GNL consiste en, según proceda, el receptáculo y su tapa de protección (instalada en el vehículo) y la boquilla. Esta norma europea es aplicable únicamente a los dispositivos diseñados para una presión de funcionamiento máxima de 3,4 MPa (34 bar) para aquellos vehículos que usen GNL como combustible y con componentes de acoplamiento normalizados. Los elementos de la norma EN ISO 16924 que garantizan la interoperabilidad de las estaciones de repostaje de GNL y de la norma EN ISO 12617 que definen las especificaciones para los conectores deben aplicarse a los puntos de repostaje de GNL. El anexo II, punto 3.2, de la Directiva 2014/94/UE debe, por tanto, completarse en consecuencia.
- (9) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de las normas que se recomienda aplicar a los puntos de repostaje para los buques de navegación interior y las embarcaciones marítimas. La norma europea EN ISO 20519 «Barcos y tecnología marina. Especificación para el repostaje de barcos que utilizan gas natural licuado como combustible» diferencia entre los puntos de repostaje de las embarcaciones marítimas y los de los buques de navegación interior. En el caso de las embarcaciones marítimas, que no están cubiertas por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG), los puntos de repostaje de GNL deben ser conformes con la norma EN ISO 20519. No obstante, en el caso de los buques de navegación interior, los puntos de repostaje de GNL deben ser conformes con la norma EN ISO 20519 (partes 5.3 a 5.7) únicamente con fines de interoperabilidad. La norma europea EN ISO 20519 debe aplicarse a los puntos de repostaje de las embarcaciones marítimas y la misma norma europea (partes 5.3 a 5.7) debe aplicarse a los puntos de repostaje de los buques de navegación interior. El anexo II, punto 3.1, de la Directiva 2014/94/UE debe, por tanto, completarse en consecuencia.
- (10) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de la norma que se recomienda aplicar a los puntos de repostaje de hidrógeno que distribuyen hidrógeno gaseoso e incorporan protocolos de llenado. La norma europea EN 17127 «Puntos de recarga de hidrógeno al aire libre que dispensan hidrógeno gaseoso e incorporan protocolos de llenado», en su versión actual, cubre la interoperabilidad del diseño, construcción, operación, inspección y mantenimiento de las estaciones para el repostaje de vehículos con hidrógeno gaseoso. Los requisitos de interoperabilidad descritos en la norma EN 17127 deben aplicarse a los puntos de repostaje de hidrógeno, y la misma norma europea debe aplicarse a los correspondientes protocolos de llenado. El anexo II, puntos 2.1 y 2.3, de la Directiva 2014/94/UE debe, por tanto, modificarse en consecuencia.

- (11) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de la norma que recomiendan aplicar para definir las características cualitativas del hidrógeno dispensado en puntos de repostaje de hidrógeno para vehículos de carretera. La norma europea EN 17124 «Hidrógeno como combustible. Especificación de producto y aseguramiento de la calidad. Aplicaciones que utilizan las pilas de combustible de membrana de intercambio de protones (PEM) para vehículos de carretera», en su versión actual, cubre las características de calidad del hidrógeno como combustible y el correspondiente aseguramiento de la calidad, con el fin de garantizar la uniformidad del producto del hidrógeno dispensado para su utilización en los sistemas de pilas de combustible de membrana de intercambio de protones (PEM) para vehículos de carretera. Debe aplicarse la norma europea EN 17124, que define las características cualitativas del hidrógeno dispensado en los puntos de repostaje de hidrógeno. El anexo II, punto 2.2, de la Directiva 2014/94/UE debe, por tanto, modificarse en consecuencia.
- (12) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de que se recomendó que se aplicara la norma europea EN ISO 17268 «Dispositivos de conexión para el reabastecimiento de hidrógeno gaseoso a los vehículos terrestres» a los conectores destinados al reabastecimiento de los vehículos de motor de hidrógeno gaseoso. Por lo tanto, es importante concluir el proceso de certificación de los conectores destinados al reabastecimiento de los vehículos de motor de hidrógeno gaseoso de acuerdo con la norma EN ISO 17268. Cuando finalice este proceso, los conectores destinados al reabastecimiento de los vehículos de motor de hidrógeno gaseoso deben ser conformes con la norma EN ISO 17268. El anexo II, punto 2.4, de la Directiva 2014/94/UE debe, por tanto, modificarse en consecuencia.
- (13) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de que la norma europea EN ISO 14469 «Vehículos de carretera. Conector de repostaje de gas natural comprimido (GNC)» debe aplicarse a los conectores/receptáculos de GNC. El anexo II, punto 3.3, de la Directiva 2014/94/UE debe, por tanto, modificarse en consecuencia.
- (14) Se consultó al Grupo de Expertos del Foro de Transporte Sostenible y a la Comisión Central para la Navegación del Rin (CCNR), que emitieron su dictamen sobre las normas europeas que constituyen el objeto del presente Reglamento Delegado.
- (15) La Comisión debe completar y modificar en consecuencia la Directiva 2014/94/UE con las referencias a las normas europeas elaboradas por el CEN y el Cenelec.
- (16) Cuando deban establecerse, actualizarse o completarse nuevas especificaciones técnicas de las definidas en el anexo II de la Directiva 2014/94/UE mediante reglamentos delegados de la Comisión, debe aplicarse un período transitorio de 24 meses.
- (17) El presente Reglamento debe incorporar las actualizaciones efectuadas a petición de algunos Estados miembros en lo que respecta a los puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L, el suministro de electricidad en puerto para los buques de navegación interior y los puntos de repostaje de GNL para el transporte marítimo y fluvial, y los nuevos avances generados por el CEN y el Cenelec sobre normas para el suministro de gas natural y de hidrógeno. Debe, por tanto, derogarse el Reglamento Delegado (UE) 2018/674 de la Comisión (\*).

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

#### Artículo 1

##### **Puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L**

Las siguientes especificaciones técnicas serán aplicables a los puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L a que se refiere el anexo II, punto 1.5, de la Directiva 2014/94/UE:

- (1) Los puntos de recarga de corriente alterna de acceso público reservados a los vehículos eléctricos de la categoría L de hasta 3,7 kVA estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, con al menos:
  - (a) clavijas o conectores de vehículo de tipo 3A, según se describen en la norma EN 62196-2 (para el modo de carga 3);
  - (b) clavijas conformes con la norma IEC 60884-1 (para los modos de carga 1 o 2).
- (2) Los puntos de recarga de corriente alterna de acceso público reservados a los vehículos eléctricos de la categoría L de más de 3,7 kVA estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, con al menos clavijas o conectores de vehículo de tipo 2, según se describen en la norma EN 62196-2.

(\* ) Reglamento Delegado (UE) 2018/674 de la Comisión, de 17 de noviembre de 2017, por el que se completa la Directiva 2014/94/UE del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a los puntos de recarga para vehículos de motor de categoría L, el suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación interior y los puntos de repostaje de GNL para los transportes acuáticos, y por el que se modifica dicha Directiva en lo que respecta a los conectores de los vehículos de motor para el repostaje de hidrógeno gaseoso (DO L 114 de 4.5.2018, p. 1).

#### Artículo 2

##### **Suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación interior**

La siguiente especificación técnica será aplicable al suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación interior a que se refiere el anexo II, punto 1.8, de la Directiva 2014/94/UE:

El suministro de electricidad en puerto a los buques de navegación interior deberá ser conforme con la norma EN 15869-2 o la norma EN 16840 en función de las necesidades energéticas.

#### Artículo 3

##### **Puntos de repostaje de gas natural comprimido (GNC) para vehículos de motor**

Las siguientes especificaciones técnicas serán aplicables a los puntos de repostaje de gas natural comprimido (GNC) para vehículos de motor a que se refiere el anexo II, punto 3.4, de la Directiva 2014/94/UE:

La presión de abastecimiento (presión de servicio) será de 20,0 MPa (200 bar) (presión manométrica) a 15 °C. Se permitirá una presión de abastecimiento máxima de 26,0 MPa con «compensación de temperatura» tal como se recoge en la norma EN ISO 16923 «Estaciones de servicio de gas natural. Estaciones de GNC para el repostaje de vehículos».

#### Artículo 4

##### **Puntos de repostaje de gas natural licuado (GNL) para vehículos de motor**

Las siguientes especificaciones técnicas serán aplicables a los puntos de repostaje de gas natural licuado (GNL) para vehículos de motor a que se refiere el anexo II, punto 3.2, de la Directiva 2014/94/UE:

La presión de repostaje deberá ser inferior a la presión de servicio máxima admisible en el depósito del vehículo, según se indica en la norma EN ISO 16924, «Estaciones de servicio de gas natural. Estaciones GNL para el repostaje de vehículos».

El perfil del conector aplicará la norma EN ISO 12617 «Vehículos de carretera. Conector de repostaje de gas natural licuado (GNL). Conector de 3,1 MPa».

#### Artículo 5

##### **Puntos de repostaje para los buques de navegación interior y embarcaciones marítimas**

Las siguientes especificaciones técnicas serán aplicables a los puntos de repostaje para los buques de navegación interior y embarcaciones marítimas a que se refiere el anexo II, punto 3.1, de la Directiva 2014/94/UE:

En el caso de las embarcaciones marítimas, que no están cubiertas por el Código Internacional para la Construcción y el Equipo de Buques que Transporten Gases Licuados a Granel (Código CIG), los puntos de repostaje de GNL deberán ser conformes con la norma EN ISO 20519.

En el caso de los buques de navegación interior, los puntos de repostaje de GNL deberán ser conformes con la norma EN ISO 20519 (partes 5.3 a 5.7) únicamente con fines de interoperabilidad.

#### Artículo 6

El anexo II de la Directiva 2014/94/UE queda modificado como sigue:

(1) El punto 2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.1. Los puntos de repostaje de hidrógeno al aire libre que distribuyan hidrógeno gaseoso para su utilización como combustible por vehículos de motor deberán ser conformes con los requisitos de interoperabilidad descritos en la norma EN 17127 “Puntos de recarga de hidrógeno al aire libre que dispensan hidrógeno gaseoso e incorporan protocolos de llenado”.».

(2) El punto 2.2 se sustituye por el texto siguiente:

«2.2. Las características cualitativas del hidrógeno distribuido por los puntos de repostaje de hidrógeno para los vehículos de motor deberán ser conformes con los requisitos descritos en la norma EN 17124 “Hidrógeno como combustible. Especificación de producto y aseguramiento de la calidad. Aplicaciones que utilizan las pilas de combustible de membrana de intercambio de protones (PEM) para vehículos de carretera”; los métodos de aseguramiento de la calidad del hidrógeno se describen también en la norma.».

(3) El punto 2.3 se sustituye por el texto siguiente:

«2.3. El algoritmo del punto de repostaje deberá ser conforme con los requisitos de la norma EN 17127 “Puntos de recarga de hidrógeno al aire libre que dispensan hidrógeno gaseoso e incorporan protocolos de llenado”.».

(4) El punto 2.4 se sustituye por el texto siguiente:

«2.4. Una vez finalizados los procesos de certificación de los conectores de la norma EN ISO 17268, los conectores de los vehículos de motor para el repostaje de hidrógeno gaseoso deberán ser conformes con la norma EN ISO 17268 “Dispositivos de conexión para el reabastecimiento de hidrógeno gaseoso a los vehículos terrestres”.».

(5) El punto 3.3 se sustituye por el texto siguiente:

«3.3. El perfil del conector deberá ser conforme con los requisitos de la norma EN ISO 14469 “Vehículos de carretera. Conector de repostaje de gas natural comprimido (GNC)”.».

#### *Artículo 7*

Queda derogado el Reglamento Delegado (UE) 2018/674 de la Comisión.

#### *Artículo 8*

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*. Será aplicable a partir del 12 de noviembre de 2021.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 13 de agosto de 2019.

*En nombre del Presidente,*  
Violeta BULC  
*Miembro de la Comisión*