

Bruxelles, 3 aprile 2025
(OR. en)

7773/25
ADD 1

TRANS 116
DELECT 32

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	2 aprile 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	C(2025) 1918 final - ANNEX
Oggetto:	ALLEGATO del regolamento delegato (UE) .../... della Commissione che modifica il regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme per la ricarica senza fili, il sistema stradale elettrico, la comunicazione <i>vehicle-to-grid</i> e la fornitura di idrogeno per i veicoli adibiti al trasporto su strada

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento C(2025) 1918 final - ANNEX.

All.: C(2025) 1918 final - ANNEX



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 2.4.2025
C(2025) 1918 final

ANNEX

ALLEGATO

del

regolamento delegato (UE) .../... della Commissione

che modifica il regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme per la ricarica senza fili, il sistema stradale elettrico, la comunicazione *vehicle-to-grid* e la fornitura di idrogeno per i veicoli adibiti al trasporto su strada

ALLEGATO

L'allegato II del regolamento (UE) 2023/1804 è così modificato:

(1) è inserito il seguente punto 0:

"0. Definizioni

Ai fini del presente allegato si applicano le definizioni seguenti:

- (a) "installato" indica il collocamento iniziale di tutte le pertinenti apparecchiature dei punti di ricarica, compresi l'hardware, il software e le relative infrastrutture elettriche, quali connessioni di alimentazione elettrica, trasformatori e altri sistemi elettrici, per consentire la ricarica dei veicoli elettrici;
- (b) "ristrutturato" indica una sostituzione significativa o completa delle pertinenti apparecchiature dei punti di ricarica.";

(2) i punti da 1.1 a 1.4 sono sostituiti dai seguenti:

"1.1. Punti di ricarica di potenza standard per veicoli elettrici leggeri:

- i punti di ricarica di potenza standard in corrente alternata (CA) per i veicoli elettrici leggeri, installati o ristrutturati a partire dal [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2 per la ricarica in Modo 3, come descritto nella norma EN IEC 62196-2:2022 o, se la loro potenza è pari o inferiore a 3,7 kW e il loro scopo principale è la ricarica di veicoli elettrici in Modo 2, con prese fisse conformi alla norma IEC 60884-1:2022; i punti di ricarica di potenza standard in corrente alternata (CA) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-2:2017 fino a che non saranno ristrutturati;
- i punti di ricarica di potenza standard in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici leggeri, installati o ristrutturati a partire dal [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato "Combo 2" per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022; i punti di ricarica di potenza standard in corrente continua (CC) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.

1.2. Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli elettrici leggeri:

- i punti di ricarica di potenza elevata in corrente alternata (CA) per i veicoli elettrici leggeri, installati o ristrutturati a partire dal [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli di tipo 2 per la ricarica in Modo 3, quali descritti nella norma EN IEC 62196-2:2022; i punti di ricarica di potenza elevata in corrente alternata (CA) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-2:2017 fino a che non saranno ristrutturati;

- i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici leggeri, installati o ristrutturati a partire dal [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato "Combo 2" per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022; i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua (CC) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.

1.3. Punti di ricarica per veicoli elettrici della categoria L:

1.3.1. i punti di ricarica in corrente alternata (CA) accessibili al pubblico, riservati ai veicoli elettrici della categoria L e con una potenza di uscita pari o inferiore a 3,7 kW devono essere dotati, a fini di interoperabilità, di almeno uno dei seguenti elementi:

- (a) prese fisse o connettori per veicoli del tipo 3A, quali descritti nella norma EN 62196-2:2022 (per la ricarica in Modo 3);
- (b) prese fisse conformi alla norma IEC 60884-1:2022 (per la ricarica in Modo 1 o 2);

1.3.2. i punti di ricarica in corrente alternata (CA) accessibili al pubblico, riservati ai veicoli elettrici della categoria L, superiori a 3,7 kW e installati o ristrutturati a partire dal [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli di tipo 2 per la ricarica in Modo 3, quali descritti nella norma EN IEC 62196-2:2022; i punti di ricarica in corrente alternata (CA) accessibili al pubblico, riservati ai veicoli elettrici della categoria L, superiori a 3,7 kW e installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-2:2017 fino a che non saranno ristrutturati.

1.3.3. i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente continua (CC) accessibili al pubblico, riservati ai veicoli elettrici della categoria L e installati o ristrutturati a partire dal [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento] devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato "Combo 2" per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022; i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente continua (CC), accessibili al pubblico e installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.

1.4. Punti di ricarica di potenza standard e punti di ricarica di potenza elevata per autobus elettrici:

- i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente alternata (CA) per gli autobus elettrici, installati o ristrutturati a partire dal [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori di tipo 2 per la ricarica in Modo 3, quali descritti nella norma EN IEC 62196-2:2022; i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente alternata (CA) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-2:2017 fino a che non saranno ristrutturati;

- i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente continua (CC) per gli autobus elettrici, installati o ristrutturati a partire dal [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato "Combo 2" per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022; i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente continua (CC) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.";

(3) i punti 1.6 e 1.7 sono sostituiti dai seguenti:

"1.6. Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli elettrici pesanti:

- i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua (CC) per l'infrastruttura di ricarica in grado di fornire elettricità ai veicoli elettrici sia leggeri sia pesanti devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato "Combo 2" per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022.

1.7. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili statica induttiva per i veicoli elettrici leggeri:

i punti di ricarica per i veicoli elettrici leggeri destinati alla ricarica senza fili statica induttiva devono essere conformi, a fini di interoperabilità, alle seguenti norme:

- EN IEC 61980-1:2021 "Sistemi di trasferimento di potenza wireless (WPT) per veicoli elettrici - Parte 1: Requisiti generali";
- EN IEC 61980-2:2023 "Sistemi di trasferimento di potenza senza fili (WPT) per veicoli elettrici - Parte 2: Requisiti specifici per il sistema di comunicazione MF-WPT e le attività";
- EN IEC 61980-3:2022 "Sistemi di trasferimento di potenza senza fili (WPT) per veicoli elettrici - Parte 3: Requisiti particolari per sistemi di trasferimento di potenza senza fili a campi magnetici".;

(4) il punto 1.14 è sostituito dal seguente:

"1.14. Specifiche tecniche per i sistemi stradali elettrici per l'alimentazione elettrica dinamica dal livello del suolo attraverso rotaie conduttrici per veicoli elettrici leggeri e veicoli elettrici pesanti:

l'infrastruttura di ricarica in corrente alternata (CA) e in corrente continua (CC) dedicata al sistema stradale elettrico (ERS) per l'alimentazione elettrica dinamica dal livello del suolo attraverso rotaie conduttrici per veicoli elettrici leggeri e veicoli elettrici pesanti dotati di dispositivi di captazione di corrente a livello del suolo, che consente ai veicoli stradali di captare la corrente conduttiva da una linea di alimentazione integrata nella strada, deve essere conforme, ai fini dell'interoperabilità, alle seguenti norme:

- CLC/TS 50717:2022 "Requisiti tecnici per i captatori di corrente per sistemi di alimentazione al livello del terreno su veicoli stradali in esercizio".;

(5) il punto 2.1 è sostituito dal seguente:

"2.1. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il veicolo elettrico e il punto di ricarica (comunicazione *vehicle to grid*):

2.1.1. i punti di ricarica accessibili al pubblico in corrente alternata (CA) e in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici leggeri e pesanti, installati o ristrutturati a partire dal [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento], devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno alle seguenti norme:

- EN ISO 15118-1:2019 "Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione tra veicolo e rete di ricarica - Parte 1: Informazioni generali e definizione dei casi d'uso";
- EN ISO 15118-2:2016 "Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione veicolo-rete - Parte 2: Requisiti per il Protocollo di rete e di applicazione";
- EN ISO 15118-3:2016 "Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione veicolo-rete - Parte 3: Requisiti per i livelli fisico e di collegamento";
- EN ISO 15118-4:2019 "Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione veicolo-rete - Parte 4: Prove di conformità del protocollo di applicazione e della rete";
- EN ISO 15118-5:2019 "Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione veicolo-rete - Parte 5: Prove di conformità del layer fisico e del layer di collegamento dei dati".

2.1.2. I punti di ricarica accessibili al pubblico in corrente alternata (CA) e in corrente continua (CC) per veicoli elettrici leggeri e pesanti, installati o ristrutturati a partire dal 1° gennaio 2027, devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno alla norma EN ISO 15118-20:2022 "Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione tra veicolo e infrastruttura di ricarica elettrica - Parte 20: Requisiti di protocollo per il livello di rete e livello applicativo di 2^a generazione". Laddove offrano servizi di autenticazione e autorizzazione automatici, come la tecnologia *Plug and Charge*, tali punti di ricarica devono essere conformi, a fini di interoperabilità e sicurezza, sia alla norma EN ISO 15118-2:2016 sia alla norma EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3. I punti di ricarica privati in corrente alternata (CA) e in corrente continua (CC) per veicoli elettrici leggeri e pesanti, installati o ristrutturati a partire dal 1° gennaio 2027, devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno alle seguenti norme:

- (a) EN IEC 61851-1:2019 "Sistema di ricarica conduttiva dei veicoli elettrici - Parte 1: Prescrizioni generali" (per la ricarica in Modo 2);
- (b) EN ISO 15118-20:2022 "Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione tra veicolo e infrastruttura di ricarica elettrica - Parte 20: Requisiti di protocollo per il livello di rete e livello applicativo di 2^a generazione" (per la ricarica in Modo 3 o 4).

(6) il punto 3.1 è sostituito dal seguente:

"3.1. Le specifiche tecniche per i connettori per i punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compresso) per i veicoli leggeri devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno ai requisiti di interoperabilità descritti nella norma EN 17127:2024.";

(7) il punto 3.3 è sostituito dal seguente:

"3.3. L'algoritmo di rifornimento di idrogeno deve essere conforme ai requisiti della norma EN 17127:2024.";

(8) il punto 3.5 è sostituito dal seguente:

"3.5. Le specifiche tecniche per i connettori per i punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compresso) per i veicoli pesanti devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno ai requisiti descritti nella norma EN 17127:2024."