Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2025/656

18.6.2025

ΚΑΤ' ΕΞΟΥΣΙΟΔΟΤΗΣΗ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟΣ (ΕΕ) 2025/656 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 2ας Απριλίου 2025

για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου όσον αφορά τα πρότυπα για την ασύρματη επαναφόρτιση, το σύστημα ηλεκτρικών οδών, την επικοινωνία οχήματος προς δίκτυο και την παροχή υδρογόνου για οχήματα οδικών μεταφορών

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης,

Έχοντας υπόψη τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 13ης Σεπτεμβρίου 2023, για την ανάπτυξη υποδομών εναλλακτικών καυσίμων και για την κατάργηση της οδηγίας 2014/94/ΕΕ ([1]), και ιδίως το άρθρο 21 παράγραφος 3,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

(1) Η Επιτροπή μπορεί να τροποποιήσει το παράρτημα ΙΙ σχετικά με τις τεχνικές προδιαγραφές του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 για να εισαγάγει νέες τεχνικές προδιαγραφές ή να επικαιροποιήσει τις παραπομπές στα πρότυπα που αναφέρονται στο εν λόγω παράρτημα, ώστε να καταστεί δυνατή η πλήρης τεχνική διαλειτουργικότητα των υποδομών επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού όσον αφορά τις φυσικές συνδέσεις, την επικοινωνία και την πρόσβαση για άτομα με μειωμένη κινητικότητα.

(2) Δυνάμει του άρθρου 21 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, η Επιτροπή μπορεί να ζητήσει από τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης (ΕΟΤ) να καταρτίσουν ευρωπαϊκά πρότυπα που καθορίζουν τεχνικές προδιαγραφές για τους τομείς του παραρτήματος ΙΙ του εν λόγω κανονισμού για τους οποίους η Επιτροπή δεν έχει ακόμη θεσπίσει κοινές τεχνικές προδιαγραφές.

(3) Το 2022, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([2]), η Επιτροπή ζήτησε από την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Τυποποίησης (στο εξής: CEN) και την Ευρωπαϊκή Επιτροπή Ηλεκτροτεχνικής Τυποποίησης (στο εξής: Cenelec) να αναπτύξουν και να εγκρίνουν κατάλληλα ευρωπαϊκά πρότυπα όσον αφορά την επικοινωνία, την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας και υδρογόνου για τις οδικές, θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές (M-581) ([3]).

(4) Με επιστολή της 17ης Ιουλίου 2024, η CEN και η Cenelec ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι είχαν ολοκληρωθεί αρκετές από τις ζητηθείσες εργασίες τυποποίησης. Η CEN και η Cenelec συνέστησαν στην Επιτροπή να συμπεριλάβει τα εν λόγω πρότυπα στο νομικό πλαίσιο της Ένωσης. Οι τεχνικές προδιαγραφές που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει να αντικατοπτρίζουν τις εν λόγω συστάσεις.

(5) Προκειμένου να καταστεί δυνατή η απρόσκοπτη χρήση οχημάτων εναλλακτικών καυσίμων σε ολόκληρη την Ένωση, οι τεχνικές διατάξεις για τη «διαλειτουργικότητα» θα πρέπει να αναφέρονται αυστηρά στην ικανότητα τόσο των προσβάσιμων στο κοινό όσο και των ιδιωτικών σημείων επαναφόρτισης και ανεφοδιασμού με εναλλακτικά καύσιμα να παρέχουν ενέργεια συμβατή με όλες τις σχετικές τεχνολογίες οχημάτων.

(6) Οι τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) για ηλεκτρικά οχήματα περιλαμβάνονται επί του παρόντος στο σημείο 1.2 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, το οποίο σχετίζεται με τις τεχνικές προδιαγραφές για τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος, ενώ θα πρέπει να συμπεριληφθούν στο σημείο 1.1. του παραρτήματος ΙΙ. Οι τίτλοι των σημείων 1.1 και 1.2 θα πρέπει επίσης να τροποποιηθούν ώστε να διευκρινιστεί ότι ισχύουν μόνο για τα ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα.

([1]) ΕΕ L 234 της 22.9.2023, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj.

([2]) Κανονισμός (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 25ης Οκτωβρίου 2012, σχετικά με την ευρωπαϊκή τυποποίηση, την τροποποίηση των οδηγιών του Συμβουλίου 89/686/ΕΟΚ και 93/15/ΕΟΚ και των οδηγιών του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου 94/9/ΕΚ, 94/25/ΕΚ, 95/16/ΕΚ, 97/23/ΕΚ, 98/34/ΕΚ, 2004/22/ΕΚ, 2007/23/ΕΚ, 2009/23/ΕΚ και 2009/105/ΕΚ και την κατάργηση της απόφασης 87/95/ΕΟΚ του Συμβουλίου και της απόφασης αριθ. 1673/2006/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου (Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ) (ΕΕ L 316 της 14.11.2012, σ. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj).

([3]) Εκτελεστική απόφαση της Επιτροπής σχετικά με αίτημα τυποποίησης προς τους ευρωπαϊκούς οργανισμούς τυποποίησης όσον αφορά την επικοινωνία, την παροχή ηλεκτρικής ενέργειας και υδρογόνου για τις οδικές, θαλάσσιες και εσωτερικές πλωτές μεταφορές προς υποστήριξη της οδηγίας 2014/94/ΕΕ και την προγραμματισμένη αναθεώρησή της στο πλαίσιο της δέσμης μέτρων προσαρμογής στον στόχο του 55 % (M-581) [C(2022) 1710].

(7) Η CEN και η Cenelec ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι τα πρότυπα για τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής και υψηλής ισχύος για ηλεκτρικά οχήματα που περιλαμβάνονται στα σημεία 1.1 και 1.2 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει να επικαιροποιηθούν λόγω αλλαγής τίτλου. Στόχος είναι να αντικατασταθεί η αναφορά στις «απαιτήσεις εναλλαξιμότητας», που δεν καλύπτονταν από το πρότυπο, με τις «απαιτήσεις συμβατότητας». Οι νέες εκδόσεις για τα σχετικά μέρη των προτύπων που θα πρέπει να εφαρμόζονται τουλάχιστον στα εν λόγω προσφάτως εγκατεστημένα ή ανακαινισμένα σημεία επαναφόρτισης είναι οι EN IEC 62196-2:2022 και EN IEC 62196-3:2022. Προκειμένου να αποφευχθεί η πιθανή αντικατάσταση του υλισμικού που λειτουργεί επί του παρόντος, τα υφιστάμενα σημεία επαναφόρτισης κανονικής και υψηλής ισχύος θα πρέπει να εξακολουθήσουν να συμμορφώνονται με τα σχετικά μέρη προτύπων EN IEC 62196-2:2017 και EN IEC 62196-3:2014 έως ότου ανακαινιστούν.

(8) Το μέρος προτύπου EN IEC 61851-1:2019 περιγράφει τέσσερις πιθανούς τρόπους επαναφόρτισης (τρόποι 1, 2, 3 και 4). Οι εν λόγω τρόποι επαναφόρτισης παρέχουν σημαντικά λειτουργικά χαρακτηριστικά, λειτουργίες και τεχνικές συνθήκες που σχετίζονται με το σημείο επαναφόρτισης, όπως πτυχές ηλεκτρικής ασφάλειας και λειτουργικά χαρακτηριστικά με τα οποία πρέπει να συμμορφώνονται τα ηλεκτρικά οχήματα προκειμένου να επαναφορτίζονται με ασφάλεια και επιτυχία. Για εύκολη ερμηνεία από την αγορά, οι διάφοροι τρόποι επαναφόρτισης που σχετίζονται με τα πρότυπα για τα σημεία επαναφόρτισης που αναφέρονται στο παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει να συμπεριληφθούν στον εν λόγω κανονισμό μαζί με τα σχετικά πρότυπα.

(9) Η CEN και η Cenelec ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι θα πρέπει να επιτρέπεται, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τα ιδιωτικά σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) κανονικής ισχύος για ηλεκτρικά οχήματα να είναι επίσης εξοπλισμένα με ρευματοδότες για επαναφόρτιση τρόπου 2 που συμμορφώνονται με το μέρος προτύπου IEC 60884-1:2022. Το μέρος 1 του εν λόγω προτύπου θα πρέπει να εφαρμόζεται σε βύσματα και σταθερούς ή φορητούς ρευματοδότες μόνο για επαναφόρτιση AC, που προορίζονται για οικιακή και παρόμοια χρήση, είτε σε εσωτερικούς είτε σε εξωτερικούς χώρους, όπου ο τρόπος 2 περιλαμβάνει διάταξη ελέγχου και προστασίας εντός του καλωδίου (IC-CPD) η οποία διασφαλίζει την προστασία, τον έλεγχο και την ασφαλή ρύθμιση ισχύος.

(10) Ο ορισμός του «σημείου επαναφόρτισης» στο άρθρο 2 σημείο 48) του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 καλύπτει συσκευές με ισχύ εξόδου μικρότερη ή ίση των 3,7 kW και των οποίων πρωταρχικός σκοπός είναι η επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων στον τρόπο 2. Ως εκ τούτου, οι εν λόγω συσκευές θα πρέπει επίσης να συμπεριληφθούν στο σημείο 1.1 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804. Για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τα ιδιωτικά σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος AC πρωταρχικός σκοπός των οποίων είναι η επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα τουλάχιστον με ρευματοδότες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 2 για επαναφόρτιση τρόπου 3, όπως περιγράφεται στο πρότυπο EN IEC 62196-2:2022. Εναλλακτικά, εάν η ισχύς εξόδου τους είναι μικρότερη ή ίση των 3,7 kW και πρωταρχικός σκοπός τους είναι η επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων αποκλειστικά στον τρόπο 2, θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα τουλάχιστον με ρευματοδότες για επαναφόρτιση τρόπου 2 που συμμορφώνονται με το πρότυπο IEC 60884-1:2022.

(11) Η CEN και η Cenelec ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι τα πρότυπα για τα σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων της κατηγορίας L που περιλαμβάνονται στο σημείο 1.3 στοιχεία α) και β) του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει να επικαιροποιηθούν. Για το πρότυπο του σημείου 1.3 στοιχείο α), η επικαιροποίηση είναι αναγκαία λόγω αλλαγής τίτλου προκειμένου να αντικατασταθεί η αναφορά στις «απαιτήσεις εναλλαξιμότητας». Όσον αφορά το πρότυπο του σημείου 1.3 στοιχείο β), η επικαιροποίηση είναι αναγκαία για να ενσωματωθούν διάφορες τεχνικές βελτιώσεις, συμπεριλαμβανομένης της αποσαφήνισης των ορισμών που δεν καλύπτονται από το πρότυπο με τις «απαιτήσεις συμβατότητας». Οι νέες εκδόσεις για τα σχετικά μέρη των προτύπων είναι EN IEC 62196-2:2022 και EN IEC 60884-1:2022. Ο τίτλος του σημείου 1.3 θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί ώστε να διευκρινιστεί ότι, στο πλαίσιο του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, εφαρμόζεται μόνο στα ηλεκτρικά οχήματα της κατηγορίας L. Δεδομένου ότι ο παρών κανονισμός τροποποιεί τους τίτλους των σημείων 1.1 και 1.2 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, τα σχετικά μέρη προτύπων για τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής και υψηλής ισχύος AC και DC που ισχύουν για τα ηλεκτρικά οχήματα της κατηγορίας L θα πρέπει επίσης να αναφέρονται στο σημείο 1.3 του εν λόγω παραρτήματος, δεδομένου ότι εξακολουθούν να ισχύουν για τα οχήματα αυτά. Προκειμένου να αποφευχθεί η πιθανή αντικατάσταση του υλισμικού που λειτουργεί επί του παρόντος, η μετάβαση των εν λόγω μερών προτύπων στις νέες εκδόσεις EN IEC 62196-2:2022 και EN IEC 62196-3:2022 για τα προσφάτως εγκατεστημένα και ανακαινισμένα σημεία επαναφόρτισης σύμφωνα με τα σημεία 1.3.2 και 1.3.3 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει να ακολουθεί την ίδια προσέγγιση με αυτή που ακολουθείται για τα σημεία επαναφόρτισης σύμφωνα με τα σημεία 1.1 και 1.2 του εν λόγω παραρτήματος. Οι τροποποιήσεις των τίτλων και του πεδίου εφαρμογής των σημείων 1.1, 1.2 και 1.3 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 είναι αναγκαίες για την επίτευξη σαφέστερης παρουσίασης των προτύπων που εφαρμόζονται σε κάθε κατηγορία οχημάτων.

(12) Η επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων στον τρόπο 2 θα πρέπει να είναι δυνατή με τη χρήση του συνήθους ρευματοδότη σε κάθε κράτος μέλος. Ως εκ τούτου, η συμμόρφωση των σημείων επαναφόρτισης με τους ρευματοδότες του μέρους προτύπου IEC 60884-1:2022, όπως απαιτείται σύμφωνα με το σημείο 1.1 και το σημείο 1.3 στοιχείο β) του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, θα πρέπει να διασφαλίζεται εάν οι ρευματοδότες των σημείων επαναφόρτισης συμμορφώνονται με το εθνικό σύστημα του κράτους μέλους, βάσει του μέρους προτύπου IEC 60884-1:2022, όπου έχει τεθεί σε λειτουργία το σημείο επαναφόρτισης. Τα προϊόντα, συμπεριλαμβανομένων των ρευματοδοτών για την ηλεκτρική επαναφόρτιση, πρέπει να συμμορφώνονται με τον κανονισμό (ΕΕ) 2023/988 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([4]).

(13) Η CEN και η Cenelec ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι τα πρότυπα για τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής και υψηλής ισχύος για ηλεκτρικά λεωφορεία που περιλαμβάνονται στο σημείο 1.4 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει να επικαιροποιηθούν λόγω αλλαγής τίτλου. Σκοπός είναι να αντικατασταθεί η αναφορά στις «απαιτήσεις εναλλαξιμότητας», που δεν καλύπτονται από το πρότυπο, με τις «απαιτήσεις συμβατότητας». Οι νέες εκδόσεις για τα σχετικά μέρη των προτύπων που θα πρέπει να εφαρμόζονται τουλάχιστον στα εν λόγω προσφάτως εγκατεστημένα ή ανακαινισμένα σημεία επαναφόρτισης είναι οι EN IEC 62196-2:2022 και EN IEC 62196-3:2022.Προκειμένου να αποφευχθεί η πιθανή αντικατάσταση του υλισμικού που λειτουργεί επί του παρόντος, τα υφιστάμενα σημεία επαναφόρτισης κανονικής και υψηλής ισχύος θα πρέπει να εξακολουθήσουν να συμμορφώνονται με τα σχετικά μέρη προτύπων EN IEC 62196-2:2017 και EN IEC 62196-3:2014 έως ότου ανακαινιστούν.

(14) Λαμβανομένης υπόψη της ήδη εν εξελίξει ανάπτυξης ειδικών υποδομών επαναφόρτισης για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα, είναι αναγκαίο να καθοριστούν σχετικές κοινές τεχνικές προδιαγραφές για τη διασφάλιση της διαλειτουργικότητας των εν λόγω υποδομών. Εν αναμονή της έγκρισης των σχετικών τελικών προτύπων που περιέχουν τις τεχνικές προδιαγραφές για το σύστημα φόρτισης μεγαβάτ (στο εξής: MCS), είναι αναγκαίο να διασφαλιστεί η διαλειτουργικότητα των υποδομών επαναφόρτισης που είναι ικανές να παρέχουν ηλεκτρική ενέργεια τόσο σε ελαφρά όσο και σε βαρέα ηλεκτρικά οχήματα. Για τον σκοπό αυτό, σύμφωνα με το σημείο 1.6 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος DC για ελαφρά και βαρέα ηλεκτρικά οχήματα θα πρέπει να είναι εξοπλισμένα με συνδετήρες οχημάτων του συνδυασμένου συστήματος φόρτισης «Combo 2» για επαναφόρτιση τρόπου 4, όπως περιγράφεται στο μέρος προτύπου EN IEC 62196-3:2022. Ωστόσο, το εν λόγω πρότυπο δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται σε υποδομές επαναφόρτισης που προορίζονται αποκλειστικά για βαρέα οχήματα και είναι εξοπλισμένες αποκλειστικά με το MCS, καθώς οι σχετικές τεχνικές προδιαγραφές θα εισαχθούν στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 μόλις ολοκληρωθούν οι εργασίες τυποποίησης για το MCS.

(15) Η CEN και η Cenelec ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με τα πρότυπα που συνιστάται να εφαρμόζονται στα σημεία επαναφόρτισης για επαγωγική ασύρματη επαναφόρτιση ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων. Σύμφωνα με το σημείο 1.7 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, στα εν λόγω σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να εφαρμόζονται μέρη προτύπων EN IEC 61980-1:2021, IEN IEC 61980-2:2023 και EN IEC 61980-3:2022.

(16) Για να επιβεβαιωθεί η ασφαλής, προστατευμένη και διαλειτουργική εφαρμογή στην αγορά των μερών 1, 2 και 3 του προτύπου EN IEC 61980, τα πρωτότυπα του συστήματος ασύρματης μεταφοράς ισχύος (στο εξής: WPT) που αναπτύχθηκαν για επαγωγική στατική ασύρματη επαναφόρτιση ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων δοκιμάστηκαν από το Κοινό Κέντρο Ερευνών της Επιτροπής σύμφωνα με τις μεθοδολογίες που ορίζονται στα εν λόγω μέρη του προτύπου. Τα αποτελέσματα των δοκιμών επιβεβαιώνουν ότι τα πρωτότυπα του συστήματος WPT κάθε είδους πληρούν τα όρια των μερών 1, 2 και 3 του προτύπου EN IEC 61980 και ότι, ως εκ τούτου, είναι σκόπιμο να εισαχθεί το εν λόγω πρότυπο στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804.

(17) Η CEN και η Cenelec ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με τα πρότυπα που συνιστάται να εφαρμόζονται στις υποδομές επαναφόρτισης για δυναμική παροχή ισχύος στο επίπεδο του εδάφους μέσω αγώγιμων σιδηροτροχιών για ελαφρά και βαρέα ηλεκτρικά οχήματα. Η τεχνική προδιαγραφή CLC/TS 50717:2022 θα πρέπει να εφαρμόζεται στις εν λόγω υποδομές επαναφόρτισης.

(18) Η CEN και η Cenelec ενημέρωσαν την Επιτροπή σχετικά με τα πρότυπα που συνιστάται να εφαρμόζονται στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης για διεπαφή επικοινωνίας οχήματος προς δίκτυο για οδικά οχήματα, τα οποία θα πρέπει να καθοριστούν στο σημείο 2.1 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804. Στα εν λόγω προσφάτως εγκατεστημένα ή ανακαινισμένα σημεία επαναφόρτισης θα πρέπει να εφαρμόζονται τουλάχιστον τα μέρη προτύπων EN ISO 15118-1:2019, EN ISO 15118-2:2016, EN ISO 15118-3:2016, EN ISO 15118-4:2019 και EN ISO 15118-5:2019. Επιπλέον, η CEN και η Cenelec συνέστησαν στα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης η διεπαφή επικοινωνίας οχήματος προς δίκτυο των οδικών οχημάτων που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται από την 1η Ιανουαρίου 2027 να

([4]) Κανονισμός (ΕΕ) 2023/988 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 10ης Μαΐου 2023, για τη γενική ασφάλεια των προϊόντων, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 1025/2012 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας (ΕΕ) 2020/1828 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και την κατάργηση της οδηγίας 2001/95/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου και της οδηγίας 87/357/ΕΟΚ του Συμβουλίου (ΕΕ L 135 της 23.5.2023, σ. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj).

συμμορφώνεται τουλάχιστον με το μέρος προτύπου EN ISO 15118-20:2022. Επιπλέον, τα ιδιωτικά σημεία επαναφόρτισης για τη διεπαφή επικοινωνίας οχήματος προς δίκτυο των οδικών οχημάτων τα οποία εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται μετά την 1η Ιανουαρίου 2027 θα πρέπει να συμμορφώνονται τουλάχιστον με το μέρος προτύπου EN IEC 61851-1:2019 για επαναφόρτιση τρόπου 2 και με το μέρος προτύπου EN ISO 15118-20:2022 για επαναφόρτιση τρόπου 3 ή 4. Είναι σκόπιμο να προβλεφθεί εύλογη μεταβατική περίοδος για τα σημεία επαναφόρτισης που πρέπει να συμμορφώνονται με το νεότερο και πιο σύνθετο μέρος προτύπου EN ISO 15118-20:2022. Ως εκ τούτου, το εν λόγω μέρος προτύπου θα πρέπει να εφαρμόζεται στα εν λόγω σημεία επαναφόρτισης από την 1η Ιανουαρίου 2027.

(19) Η CEN και η Cenelec ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι τα ηλεκτρικά οχήματα που κυκλοφορούν σήμερα στην αγορά είναι εξοπλισμένα μόνο με το μέρος προτύπου EN ISO 15118-2:2016. Αυτό επιβεβαιώθηκε από εμπειρογνώμονες του φόρουμ για τις βιώσιμες μεταφορές. Το μέρος προτύπου EN ISO 15118-2:2016 δεν διαθέτει διάφορα σχετικά χαρακτηριστικά και τεχνικές δυνατότητες, όπως η προηγμένη έξυπνη επαναφόρτιση, η αμφίδρομη επαναφόρτιση ή η διαχείριση πολλαπλών συμβάσεων για plug-and-charge (σύνδεση και αυτόματη φόρτιση). Τα χαρακτηριστικά αυτά καλύπτονται από το πρότυπο EN ISO 15118-20:2022. Για τον λόγο αυτό, για να διασφαλιστεί ότι οι τελικοί χρήστες με ηλεκτρικά οχήματα που είναι επί του παρόντος εξοπλισμένα με EN ISO 15118-2:2016 μπορούν να χρησιμοποιούν σημεία επαναφόρτισης κατά τη διάρκεια ζωής των οχημάτων τους, είναι σκόπιμο τα σημεία επαναφόρτισης στην Ένωση να υποχρεούνται επίσης να συμμορφώνονται με το πρότυπο EN ISO 15118-2:2016. Ως εκ τούτου, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, έως ότου επιτευχθεί πλήρης μετάβαση της αγοράς στο μέρος προτύπου EN ISO 15118-20:2022, θα πρέπει να διασφαλιστεί η συνύπαρξη και των δύο μερών προτύπων, EN ISO 15118-2:2016 και EN ISO 15118-20:2022, στις προσβάσιμες στο κοινό υποδομές επαναφόρτισης, σύμφωνα με τα σημεία 2.1.1 και 2.1.2 του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804.

(20) Οι κατασκευαστές πρωτότυπου εξοπλισμού ενημερώνονται με τον παρόντα κανονισμό για τα σχετικά πρότυπα που ισχύουν για τα προσβάσιμα στο κοινό και ιδιωτικά σημεία επαναφόρτισης. Για να εξασφαλιστεί η ταχεία μετάβαση, θα πρέπει να εξετάζουν τα εν λόγω πρότυπα κατά τη διάθεση νέων ηλεκτρικών οχημάτων στην αγορά και, όταν είναι τεχνικά εφικτό, να επικαιροποιούν τα υφιστάμενα ηλεκτρικά οχήματα που διατίθενται επί του παρόντος στην αγορά από το πρότυπο EN ISO 15118-2:2016 στο πρότυπο EN ISO 15118-20:2022. Ομοίως, όταν είναι τεχνικά εφικτό, οι διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης θα πρέπει να επικαιροποιούν τα υφιστάμενα σημεία επαναφόρτισης στην αγορά ώστε να υποστηρίζουν το πρότυπο EN ISO 15118-20:2022 επιπλέον του EN ISO 15118-2:2016 και άλλες πιθανές υφιστάμενες λύσεις επικοινωνίας χαμηλού επιπέδου, όπως η διαμόρφωση πλάτους παλμού (στο εξής: PWM), όπως περιγράφεται στο πρότυπο EN IEC 61851-1:2019.

(21) Για να αποφευχθούν οι μη αξιοποιήσιμες επενδύσεις σε δημόσιες και ιδιωτικές υποδομές επαναφόρτισης, τα υφιστάμενα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης για επαναφόρτιση τρόπου 3 και 4 που χρησιμοποιούν επικοινωνίες χαμηλού επιπέδου, όπως PWM, τα οποία είναι ήδη ικανά να επικοινωνούν με ηλεκτρικά οχήματα που διατίθενται στην αγορά και είναι εξοπλισμένα με το πρότυπο EN ISO 15118-2:2016, θα πρέπει να εξαιρούνται από την εφαρμογή των μερών 1 έως 5 του προτύπου EN ISO 15118 ή μεταγενέστερων διευρυμένων εκδόσεων όπως το EN ISO 15118-20:2022. Η αναβάθμιση των υφιστάμενων προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης που χρησιμοποιούν επικοινωνίες χαμηλού επιπέδου με την προσθήκη επικοινωνιών υψηλού επιπέδου, όπως περιγράφεται στα πρότυπα EN ISO 15118-2 και EN ISO 15118-20, θα μπορούσε να απαιτήσει σημαντικές αλλαγές λογισμικού και υλισμικού, καθιστώντας ενδεχομένως αναγκαία την πλήρη αντικατάσταση της εν λόγω λειτουργικής υποδομής. Για τον λόγο αυτό, τα μέρη 1 έως 5 του προτύπου EN ISO 15118 θα πρέπει να εφαρμόζονται μόνο σε προσφάτως εγκατεστημένα ή ανακαινισμένα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης. Το πλέον πρόσφατο μέρος προτύπου EN ISO 15118-20:2022 δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στα εν λόγω προσφάτως εγκατεστημένα ή ανακαινισμένα σημεία επαναφόρτισης έως την 1η Ιανουαρίου 2027, προκειμένου να παρασχεθεί εύλογη μεταβατική περίοδος για τα εν λόγω σημεία επαναφόρτισης.

(22) Επιπλέον, όσον αφορά τα υφιστάμενα ιδιωτικά σημεία επαναφόρτισης για επαναφόρτιση τρόπου 2, η χρήση λύσεων επικοινωνίας χαμηλού επιπέδου, όπως το PWM, που είναι ήδη ικανές να καλύπτουν βασικές λειτουργίες επαναφόρτισης με κανονικούς οικιακούς ρευματοδότες και να επικοινωνούν με ηλεκτρικά οχήματα που διατίθενται στην αγορά και είναι εξοπλισμένα με το πρότυπο EN ISO 15118-2:2016, θα πρέπει επίσης να εξαιρείται από την εφαρμογή των μερών 1 έως 5 του προτύπου EN ISO 15118 ή μεταγενέστερων διευρυμένων εκδόσεων όπως το ISO 15118-20:2022. Αυτό οφείλεται στο γεγονός ότι τα πρότυπα αυτά δεν θα προσέφεραν επί του παρόντος καμία πρόσθετη αξία στον τελικό χρήστη. Για τον λόγο αυτό, το μέρος προτύπου EN IEC 61851-1:2019 που περιλαμβάνεται στο σημείο 2.1.3 στοιχείο α) του παραρτήματος II του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει να εφαρμόζεται στα προσφάτως εγκατεστημένα ή ανακαινισμένα ιδιωτικά σημεία επαναφόρτισης για επαναφόρτιση τρόπου 2 από την 1η Ιανουαρίου 2027. Επιπλέον, όσον αφορά τα ιδιωτικά σημεία επαναφόρτισης για επαναφόρτιση τρόπων 3 και 4, όπου προηγμένα χαρακτηριστικά επαναφόρτισης, όπως η έξυπνη και αμφίδρομη επαναφόρτιση, καθίστανται δυνατά μόνο με επικοινωνία υψηλού επιπέδου, το μέρος προτύπου EN ISO 15118-20:2022 που περιλαμβάνεται στο σημείο 2.1.3 στοιχείο β) του εν λόγω παραρτήματος δεν θα πρέπει να εφαρμόζεται στα εν λόγω προσφάτως εγκατεστημένα ή ανακαινισμένα σημεία επαναφόρτισης έως την 1η Ιανουαρίου 2027, προκειμένου να παρασχεθεί εύλογη μεταβατική περίοδος για τα εν λόγω σημεία επαναφόρτισης.

(23) Οι διαχειριστές και οι κατασκευαστές τόσο των προσβάσιμων στο κοινό όσο και των ιδιωτικών σημείων επαναφόρτισης, ειδικά για την επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων με τους τρόπους 3 και 4, θα πρέπει να προετοιμάσουν και να μεριμνούν εκ των προτέρων για τη συμβατότητα του υλισμικού και του λογισμικού τους για την κατάλληλη υποστήριξη του μέρους προτύπου EN ISO 15118-20:2022 από την 1η Ιανουαρίου 2027 σε όλα τα προσφάτως εγκατεστημένα ή ανακαινισμένα σημεία επαναφόρτισης. Η συνολική υλοποίηση των μερών προτύπων EN ISO 15118-2 και EN ISO 15118-20 θα πρέπει να πραγματοποιηθεί πλήρως, ενώ η εφαρμογή τους θα πρέπει να λαμβάνει υπόψη τις υποχρεωτικές και προαιρετικές λειτουργίες που έχουν ήδη οριστεί στα εν λόγω μέρη προτύπων, ανάλογα με τις διάφορες περιπτώσεις χρήσης και τους διάφορους τρόπους επαναφόρτισης. Η προσέγγιση αυτή διασφαλίζει την ασφαλή και διαλειτουργική υλοποίηση των μερών προτύπων, ενώ παράλληλα αντιμετωπίζει κατάλληλα τα διάφορα επιχειρησιακά σενάρια.

(24) Το σύστημα plug-and-charge είναι μια τεχνολογική λύση που καθίσταται δυνατή με τα μέρη προτύπων EN ISO 15118-2:2016 και EN ISO 15118-20:2022. Προβλέπει αυτόματη επαλήθευση ταυτότητας και έγκρισης μεταξύ του ηλεκτρικού οχήματος και του σταθμού επαναφόρτισης. Έτσι καθίσταται δυνατή η διεξαγωγή συνεδρίας επαναφόρτισης με πληρωμή βάσει σύμβασης μεταξύ του τελικού χρήστη και του παρόχου υπηρεσιών κινητικότητας, συμπεριλαμβανομένων των πληροφοριών τιμολόγησης. Για τη διεξαγωγή συνεδρίας επαναφόρτισης, το μόνο που χρειάζεται να κάνουν οι οδηγοί ηλεκτρικών οχημάτων είναι να συνδέσουν τον συνδετήρα ενός σημείου επαναφόρτισης με το ηλεκτρικό όχημα, και η διαδικασία ξεκινά αυτόματα. Η εφαρμογή του συστήματος plug-and-charge σε επίπεδο Ένωσης, από κοινού με τη δυνατότητα των τελικών χρηστών να το χρησιμοποιούν με διαλειτουργικό τρόπο σε ολόκληρη την Ένωση, αναμένεται ότι θα παράσχει πρόσθετες ευκαιρίες για την απλούστευση της διαδικασίας επαναφόρτισης των ηλεκτρικών οχημάτων και τη βελτίωση της συνολικής εμπειρίας των χρηστών.

(25) Οι διαχειριστές των προσβάσιμων στο κοινό σημείων επαναφόρτισης μπορούν να αποφασίζουν οικειοθελώς αν θα προσφέρουν υπηρεσίες plug-and-charge ή άλλες σχετικές υπηρεσίες, όπως έξυπνη και αμφίδρομη επαναφόρτιση, σύμφωνα με το επίπεδο προαιρετικότητας που καθορίζεται στα μέρη προτύπων EN ISO 15118-2:2016 και EN ISO 15118-20:2022. Το σύστημα plug-and-charge θα πρέπει να εφαρμόζεται με διαλειτουργικό τρόπο σε ολόκληρη την Ένωση, ώστε να παρέχεται απλή και απρόσκοπτη εμπειρία χρήστη. Για σκοπούς διαλειτουργικότητας σε επίπεδο Ένωσης και ασφάλειας, όλα τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου και συνεχούς ρεύματος για ελαφρά και βαρέα ηλεκτρικά οχήματα, τα οποία εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται μετά την 1η Ιανουαρίου 2027 και προσφέρουν υπηρεσίες αυτόματης επαλήθευσης ταυτότητας και έγκρισης, όπως το σύστημα plug-and-charge, θα πρέπει να συμμορφώνονται με τα πρότυπα EN ISO 15118-2:2016 και EN ISO 15118-20:2022. Τα υφιστάμενα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης που παρέχουν υπηρεσίες αυτόματης επαλήθευσης ταυτότητας και έγκρισης με λύση διαφορετική από το σύστημα plug-and-charge με βάση τα πρότυπα EN ISO 15118-2:2016 και EN ISO 15118-20:2022 θα πρέπει να επιτρέπεται να συνεχίσουν να το πράττουν έως ότου ολοκληρωθεί πλήρως η διαδικασία μετάβασης της αγοράς. Ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει να διασφαλίζει αυτή τη διαλειτουργική και ασφαλή εφαρμογή του συστήματος plug-and-charge.

(26) Ο όρος «εγκατεστημένο» θα πρέπει να νοείται ως η αρχική τοποθέτηση όλου του σχετικού εξοπλισμού των σημείων επαναφόρτισης, συμπεριλαμβανομένου του υλισμικού, του λογισμικού και των συναφών ηλεκτρικών υποδομών, όπως συνδέσεις παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, μετασχηματιστές και άλλα ηλεκτρικά συστήματα, ώστε να καθίσταται δυνατή η επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων. Αυτό διαφέρει από τη θέση σε λειτουργία του σημείου επαναφόρτισης, κάτι που προϋποθέτει ότι το σημείο επαναφόρτισης είναι επίσης πλήρως λειτουργικό και διαθέσιμο στους τελικούς χρήστες. Ο όρος «ανακαινισμένο» θα πρέπει να νοείται ως μείζων ή πλήρης αντικατάσταση σχετικού εξοπλισμού σημείων επαναφόρτισης. Οι τακτικές επικαιροποιήσεις συντήρησης, συμπεριλαμβανομένης της αντικατάστασης συγκεκριμένων κατασκευαστικών στοιχείων, όπως τα καλώδια επαναφόρτισης, δεν θα πρέπει να θεωρούνται ανακαίνιση. Η CEN και η Cenelec ενημέρωσαν την Επιτροπή ότι το πρότυπο για τα σημεία ανεφοδιασμού που διανέμουν αέριο υδρογόνο που χρησιμοποιείται ως καύσιμο σε μηχανοκίνητα οχήματα και ο σχετικός αλγόριθμος ανεφοδιασμού που περιλαμβάνεται στα σημεία 3.1 και 3.3 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει να επικαιροποιηθούν λόγω νέας έκδοσης του προτύπου. Στα εν λόγω σημεία ανεφοδιασμού και στους σχετικούς αλγόριθμους ανεφοδιασμού θα πρέπει να εφαρμόζεται το πρότυπο EN 17127:2024. Η CEN και η Cenelec ενημέρωσαν επίσης την Επιτροπή σχετικά με το πρότυπο που συνιστάται να εφαρμόζεται στους συνδετήρες των σημείων ανεφοδιασμού που διανέμουν αέριο (συμπιεσμένο) υδρογόνο σε βαρέα οχήματα. Σύμφωνα με το σημείο 3.5 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, στα εν λόγω σημεία ανεφοδιασμού θα πρέπει να εφαρμόζεται το πρότυπο EN 17127:2024.

(27) Ο τίτλος του σημείου 3.1 του παραρτήματος ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει επίσης να τροποποιηθεί ώστε να αποφευχθεί αβεβαιότητα στην αγορά και να διευκρινιστεί ότι εφαρμόζεται στα σημεία ανεφοδιασμού που διανέμουν αέριο (συμπιεσμένο) υδρογόνο μόνο για ελαφρά οχήματα. Με αυτή την αλλαγή τίτλου θα επιτευχθεί καλύτερη διαφοροποίηση των ειδικών τεχνικών προδιαγραφών για τα σημεία ανεφοδιασμού που διανέμουν αέριο (συμπιεσμένο) υδρογόνο για ελαφρά οχήματα στο σημείο 3.1 του παραρτήματος ΙΙ και θα αποφευχθούν οι επικαλύψεις με τις τεχνικές προδιαγραφές που ισχύουν για τα βαρέα οχήματα του σημείου 3.5 του εν λόγω παραρτήματος, ενώ θα διατηρηθεί παράλληλα το ίδιο πεδίο εφαρμογής.

(28) Η οδηγία (ΕΕ) 2022/2555 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([5]) καθορίζει απαιτήσεις σχετικά με τις εθνικές ικανότητες στον τομέα της κυβερνοασφάλειας, επιβάλλει στα κράτη μέλη την υποχρέωση θέσπισης εθνικών στρατηγικών κυβερνοασφάλειας και θεσπίζει κανόνες και υποχρεώσεις σχετικά με τη διαχείριση κινδύνων κυβερνοασφάλειας και την ανταλλαγή πληροφοριών. Δεδομένου ότι η οδηγία (ΕΕ) 2022/2555 περιλαμβάνει τους διαχειριστές των σημείων επαναφόρτισης στο πλαίσιο ενός τομέα υψηλής κρισιμότητας, η εφαρμογή της εν λόγω οδηγίας και οι απαιτήσεις που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει να είναι συμπληρωματικές.

(29) Συνεπώς, ο κανονισμός (ΕΕ) 2023/1804 θα πρέπει να τροποποιηθεί αναλόγως.

(30) Σύμφωνα με το άρθρο 21 παράγραφος 6 του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804, οι τροποποιήσεις του παραρτήματος ΙΙ του εν λόγω κανονισμού που εκδίδονται με κατ' εξουσιοδότηση πράξεις πρέπει να περιλαμβάνουν εύλογες μεταβατικές περιόδους προτού οι διατάξεις που περιέχονται σε αυτόν καταστούν δεσμευτικές. Ως εκ τούτου, ο παρών κανονισμός θα πρέπει να προβλέπει γενική μετάθεση της ημερομηνίας εφαρμογής,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΟΝ ΠΑΡΟΝΤΑ ΚΑΝΟΝΙΣΜΟ:

Άρθρο 1

Το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 τροποποιείται σύμφωνα με το παράρτημα του παρόντος κανονισμού.

Άρθρο 2

Ο παρών κανονισμός αρχίζει να ισχύει την εικοστή ημέρα από τη δημοσίευσή του στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης*.

Εφαρμόζεται από τις 8 Ιανουαρίου 2026.

Ο παρών κανονισμός είναι δεσμευτικός ως προς όλα τα μέρη του και ισχύει άμεσα σε κάθε κράτος μέλος.

Βρυξέλλες, 2 Απριλίου 2025.

Για την Επιτροπή
Η Πρόεδρος
Ursula VON DER LEYEN

([5]) Οδηγία (ΕΕ) 2022/2555 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 14ης Δεκεμβρίου 2022, σχετικά με μέτρα για υψηλό κοινό επίπεδο κυβερνοασφάλειας σε ολόκληρη την Ένωση, την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΕ) αριθ. 910/2014 και της οδηγίας (ΕΕ) 2018/1972, και για την κατάργηση της οδηγίας (ΕΕ) 2016/1148 (οδηγία NIS 2) (ΕΕ L 333 της 27.12.2022, σ. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

ΠΑΡΑΡΤΗΜΑ

Το παράρτημα ΙΙ του κανονισμού (ΕΕ) 2023/1804 τροποποιείται ως εξής:

1. Παρεμβάλλεται το ακόλουθο σημείο 0:

«0. Ορισμοί:

Για τους σκοπούς του παρόντος παραρτήματος, ισχύουν οι ακόλουθοι ορισμοί:

α) "εγκατεστημένο": η αρχική τοποθέτηση όλου του σχετικού εξοπλισμού των σημείων επαναφόρτισης, συμπεριλαμβανομένου του υλισμικού, του λογισμικού και των συναφών ηλεκτρικών υποδομών, όπως συνδέσεις παροχής ηλεκτρικής ενέργειας, μετασχηματιστές και άλλα ηλεκτρικά συστήματα, ώστε να καθίσταται δυνατή η επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων·

β) "ανακαινισμένο": μείζων ή πλήρης αντικατάσταση σχετικού εξοπλισμού σημείων επαναφόρτισης.»·

2. Τα σημεία 1.1 έως 1.4 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.1 Σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα:

— τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται από τις 8 Ιανουαρίου 2026 είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με ρευματοδότες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 2 για επαναφόρτιση τρόπου 3, όπως περιγράφεται στο πρότυπο EN IEC 62196-2:2022 ή, εάν η ισχύς τους είναι μικρότερη ή ίση των 3,7 kW και πρωταρχικός σκοπός τους είναι η επαναφόρτιση ηλεκτρικών οχημάτων με τρόπο 2, με ρευματοδότες που συμμορφώνονται με το πρότυπο IEC 60884-1:2022· τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) που εγκαθίστανται πριν από την εν λόγω ημερομηνία εξακολουθούν να συμμορφώνονται με το πρότυπο EN IEC 62196-2:2017 έως ότου ανακαινιστούν·

— τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται από τις 8 Ιανουαρίου 2026 είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με συνδετήρες οχημάτων του συνδυασμένου συστήματος φόρτισης "Combo 2" για επαναφόρτιση τρόπου 4, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN IEC 62196-3:2022· τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) που εγκαθίστανται πριν από την εν λόγω ημερομηνία εξακολουθούν να συμμορφώνονται με το πρότυπο EN IEC 62196-3:2014 έως ότου ανακαινιστούν·

1.2 Σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα:

— τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται από τις 8 Ιανουαρίου 2026 είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με συνδετήρες οχημάτων τύπου 2 για επαναφόρτιση τρόπου 3, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN IEC 62196-2:2022· τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) που εγκαθίστανται πριν από την εν λόγω ημερομηνία εξακολουθούν να συμμορφώνονται με το πρότυπο EN IEC 62196-2:2017 έως ότου ανακαινιστούν·

— τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται από τις 8 Ιανουαρίου 2026 είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με συνδετήρες οχημάτων του συνδυασμένου συστήματος φόρτισης "Combo 2" για επαναφόρτιση τρόπου 4, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN IEC 62196-3:2022· τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) που εγκαθίστανται πριν από την εν λόγω ημερομηνία εξακολουθούν να συμμορφώνονται με το πρότυπο EN IEC 62196-3:2014 έως ότου ανακαινιστούν·

1.3. Σημεία επαναφόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων της κατηγορίας L:

1.3.1. Τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα κατηγορίας L με ισχύ εξόδου μικρότερη ή ίση των 3,7 kW είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με τουλάχιστον ένα από τα ακόλουθα:

α) ρευματοδότες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 3Α, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN IEC 62196-2:2022 (για επαναφόρτιση τρόπου 3)·

β) ρευματοδότες που συμμορφώνονται με το πρότυπο IEC 60884-1:2022 (για επαναφόρτιση τρόπου 1 ή τρόπου 2).

1.3.2. Τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα της κατηγορίας L ισχύος άνω των 3,7 kW που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται από τις 8 Ιανουαρίου 2026 είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με ρευματοδότες ή συνδετήρες οχημάτων τύπου 2 για επαναφόρτιση τρόπου 3, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN IEC 62196-2:2022· τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά οχήματα της κατηγορίας L ισχύος άνω των 3,7 kW που εγκαθίστανται πριν από την εν λόγω ημερομηνία εξακολουθούν να συμμορφώνονται με το πρότυπο EN IEC 62196-2: 2017 έως ότου ανακαινιστούν.

1.3.3. Τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος και τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) για ηλεκτρικά οχήματα της κατηγορίας L που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται από τις 8 Ιανουαρίου 2026 είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με συνδετήρες οχημάτων του συνδυασμένου συστήματος φόρτισης "Combo 2" για επαναφόρτιση τρόπου 4, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN IEC 62196-3:2022· τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος και τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) που εγκαθίστανται πριν από την εν λόγω ημερομηνία εξακολουθούν να συμμορφώνονται με το πρότυπο EN IEC 62196-3:2014 έως ότου ανακαινιστούν.

1.4 Σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος και σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος για ηλεκτρικά λεωφορεία:

— τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος και τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) για ηλεκτρικά λεωφορεία που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται από τις 8 Ιανουαρίου 2026 είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με συνδετήρες οχημάτων τύπου 2 για επαναφόρτιση τρόπου 3, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN IEC 62196-2:2022· τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος και τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) που εγκαθίστανται πριν από την εν λόγω ημερομηνία εξακολουθούν να συμμορφώνονται με το πρότυπο EN IEC 62196-2:2017 έως ότου ανακαινιστούν·

— τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος και τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) για ηλεκτρικά λεωφορεία που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται από τις 8 Ιανουαρίου 2026 είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με συνδετήρες οχημάτων του συνδυασμένου συστήματος φόρτισης "Combo 2" για επαναφόρτιση τρόπου 4, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN IEC 62196-2:2022· τα σημεία επαναφόρτισης κανονικής ισχύος και τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) που εγκαθίστανται πριν από την εν λόγω ημερομηνία εξακολουθούν να συμμορφώνονται με το πρότυπο EN IEC 62196-3:2014 έως ότου ανακαινιστούν.»·

3. τα σημεία 1.6 και 1.7 αντικαθίστανται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.6 Σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος για βαρέα ηλεκτρικά οχήματα:

— τα σημεία επαναφόρτισης υψηλής ισχύος συνεχούς ρεύματος (DC) για υποδομές επαναφόρτισης ικανές να παρέχουν ηλεκτρική ενέργεια τόσο σε ελαφρά όσο και σε βαρέα ηλεκτρικά οχήματα είναι εξοπλισμένα, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με συνδετήρες οχημάτων του συνδυασμένου συστήματος φόρτισης "Combo 2" για επαναφόρτιση τρόπου 4, όπως περιγράφονται στο πρότυπο EN IEC 62196-3:2022.

1.7 Τεχνικές προδιαγραφές για την επαγωγική στατική ασύρματη επαναφόρτιση ελαφρών ηλεκτρικών οχημάτων:

Τα σημεία επαναφόρτισης για ελαφρά ηλεκτρικά οχήματα που προορίζονται για επαγωγική στατική ασύρματη επαναφόρτιση συμμορφώνονται, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με τα ακόλουθα:

— EN IEC 61980-1:2021 "Συστήματα ασύρματης μεταφοράς ισχύος (WPT) ηλεκτρικών οχημάτων – Μέρος 1: Γενικές απαιτήσεις"·

— EN IEC 61980-2:2023 "Συστήματα ασύρματης μεταφοράς ισχύος (WPT) ηλεκτρικών οχημάτων – Μέρος 2: Ειδικές απαιτήσεις για την επικοινωνία και τις δραστηριότητες συστημάτων ασύρματης μεταφοράς ισχύος (MF-WPT) μαγνητικού πεδίου"·

— EN IEC 61980-3:2022 "Συστήματα ασύρματης μεταφοράς ισχύος (WPT) ηλεκτρικών οχημάτων – Μέρος 3: Ειδικές απαιτήσεις για τα συστήματα ασύρματης μεταφοράς ισχύος (MF-WPT) μαγνητικού πεδίου".»·

4. το σημείο 1.14 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«1.14 Τεχνικές προδιαγραφές για σύστημα ηλεκτρικών οδών (ERS) για δυναμική παροχή ισχύος στο επίπεδο του εδάφους μέσω αγώγιμων σιδηροτροχιών για ελαφρά και βαρέα ηλεκτρικά οχήματα:

Οι υποδομές επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) και συνεχούς ρεύματος (DC) που προορίζονται ειδικά για το σύστημα ηλεκτρικών οδών (ERS) για δυναμική παροχή ισχύος στο επίπεδο του εδάφους μέσω αγώγιμων σιδηροτροχιών για ελαφρά και βαρέα επαγγελματικά ηλεκτρικά οχήματα εξοπλισμένα με συσκευές λήψης ρεύματος εδάφους, ώστε να καθίσταται δυνατή η αγώγιμη λήψη ηλεκτρικού ρεύματος από οδικά οχήματα από τροχιά τροφοδοσίας ενσωματωμένη στην οδό, συμμορφώνονται, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, με:

— CLC/TS 50717:2022 “Τεχνικές απαιτήσεις για συλλέκτες ρεύματος για επίγειο σύστημα τροφοδοσίας οδικών οχημάτων εν λειτουργία.”»·

5. το σημείο 2.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«2.1 Τεχνικές προδιαγραφές σχετικά με την επικοινωνία μεταξύ του ηλεκτρικού οχήματος και του σημείου επαναφόρτισης (επικοινωνία οχήματος προς δίκτυο).

2.1.1. Τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) και συνεχούς ρεύματος (DC) για ελαφρά και βαρέα ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται από τις 8 Ιανουαρίου 2026 συμμορφώνονται, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με τα ακόλουθα πρότυπα:

— EN ISO 15118-1:2019 “Οδικά οχήματα — Διεπαφή επικοινωνίας οχήματος προς δίκτυο Μέρος 1: Γενικές πληροφορίες και ορισμός περιπτώσεων χρήσης”·

— EN ISO 15118-2:2016 “Οδικά οχήματα — Διεπαφή επικοινωνίας οχήματος προς δίκτυο Μέρος 2: Απαιτήσεις για τα πρωτόκολλα δικτύου και εφαρμογής”·

— EN ISO 15118-3:2016 “Οδικά οχήματα — Διεπαφή επικοινωνίας οχήματος προς δίκτυο Μέρος 3: Απαιτήσεις για το φυσικό επίπεδο και το επίπεδο ζεύξης δεδομένων”·

— EN ISO 15118-4:2019 “Οδικά οχήματα — Διεπαφή επικοινωνίας οχήματος προς δίκτυο Μέρος 4: Δοκιμές συμμόρφωσης για τα πρωτόκολλα δικτύου και εφαρμογής”·

— EN ISO 15118-5:2019 “Οδικά οχήματα — Διεπαφή επικοινωνίας οχήματος προς δίκτυο – Μέρος 5: Δοκιμή συμμόρφωσης φυσικού επιπέδου και επιπέδου ζεύξης δεδομένων”.

2.1.2. Τα προσβάσιμα στο κοινό σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) και συνεχούς ρεύματος (DC) για ελαφρά και βαρέα ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται από την 1η Ιανουαρίου 2027 συμμορφώνονται, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με το πρότυπο EN ISO 15118-20:2022 “Οδικά οχήματα — Διεπαφή επικοινωνίας οχήματος προς δίκτυο — Μέρος 20: Απαιτήσεις επιπέδου δικτύου και απαιτήσεις επιπέδου εφαρμογής 2ης γενιάς”. Όταν τα εν λόγω σημεία επαναφόρτισης προσφέρουν υπηρεσίες αυτόματης επαλήθευσης ταυτότητας και έγκρισης, όπως σύστημα plug-and-charge, συμμορφώνονται, για σκοπούς διαλειτουργικότητας και ασφάλειας, τόσο με το πρότυπο EN ISO 15118-2:2016 όσο και με το πρότυπο EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3. Τα ιδιωτικά σημεία επαναφόρτισης εναλλασσόμενου ρεύματος (AC) και συνεχούς ρεύματος (DC) για ελαφρά και βαρέα ηλεκτρικά οχήματα που εγκαθίστανται ή ανακαινίζονται από την 1η Ιανουαρίου 2027 συμμορφώνονται, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με τα ακόλουθα πρότυπα:

α) EN IEC 61851-1:2019 “Σύστημα αγώγιμης φόρτισης ηλεκτρικών οχημάτων – Μέρος 1: Γενικές απαιτήσεις” (για επαναφόρτιση τρόπου 2)·

β) EN ISO 15118-20:2022 “Οδικά οχήματα — Διεπαφή επικοινωνίας οχήματος προς δίκτυο – Μέρος 20: Απαιτήσεις επιπέδου δικτύου και απαιτήσεις επιπέδου εφαρμογής 2ης γενιάς (για επαναφόρτιση των τρόπων 3 ή 4)”»·

6. το σημείο 3.1 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.1 Οι τεχνικές προδιαγραφές για τους συνδετήρες των σημείων ανεφοδιασμού που διανέμουν αέριο (συμπιεσμένο) υδρογόνο για ελαφρά οχήματα συμμορφώνονται, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με τις απαιτήσεις διαλειτουργικότητας που περιγράφονται στο πρότυπο EN 17127:2024.»·

7. το σημείο 3.3 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.3 Ο αλγόριθμος ανεφοδιασμού με υδρογόνο συμμορφώνεται με τις απαιτήσεις του προτύπου ΕΝ 17127:2024.»·

8. το σημείο 3.5 αντικαθίσταται από το ακόλουθο κείμενο:

«3.5 Οι τεχνικές προδιαγραφές για τους συνδετήρες των σημείων ανεφοδιασμού που διανέμουν αέριο (συμπιεσμένο) υδρογόνο για βαρέα οχήματα συμμορφώνονται, για σκοπούς διαλειτουργικότητας, τουλάχιστον με τις απαιτήσεις που περιγράφονται στο πρότυπο ΕΝ 17127:2024.».