Euroopan unionin
virallinen lehti

FI
L-sarja

2025/656

18.6.2025

KOMISSION DELEGOITU ASETUS (EU) 2025/656,

annettu 2 päivänä huhtikuuta 2025,

Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 muuttamisesta siltä osin kuin on kyse langatonta latausta, sähkötiejärjestelmää, tiedonsiirtoa ajoneuvosta verkkoon ja vedyn jakelua maantieliikenneajoneuvoja varten koskevista standardeista

EUROOPAN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan unionin toiminnasta tehdyn sopimuksen,

ottaa huomioon vaihtoehtoisten polttoaineiden infrastruktuurin käyttöönotosta ja direktiivin 2014/94/EU kumoamisesta 13 päivänä syyskuuta 2023 annetun Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/1804 ([1]) ja erityisesti sen 21 artiklan 3 kohdan,

sekä katsoo seuraavaa:

(1) Komissio voi muuttaa teknisiä eritelmiä koskevaa asetuksen (EU) 2023/1804 liitettä II ottaakseen käyttöön uusia teknisiä eritelmiä tai päivittääkseen mainitussa liitteessä olevia viittauksia standardeihin, jotta mahdollistetaan lataus- ja tankkausinfrastruktuurin täysi tekninen yhteentoimivuus fyysisten liitäntöjen, tiedonsiirron ja liikuntarajoitteisten henkilöiden esteettömän pääsyn osalta.

(2) Komissio voi asetuksen (EU) 2023/1804 21 artiklan 2 kohdan nojalla pyytää eurooppalaisia standardointiorganisaatioita laatimaan eurooppalaisia standardeja, joissa vahvistetaan tekniset eritelmät niille mainitun asetuksen liitteessä II tarkoitetuille aloille, joille komissio ei ole vielä vahvistanut yhteisiä teknisiä eritelmiä.

(3) Euroopan komissio pyysi vuonna 2022 Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012 ([2]) 10 artiklan 1 kohdan nojalla Euroopan standardointikomiteaa (CEN) ja Euroopan sähkötekniikan standardointikomiteaa (Cenelec) laatimaan ja hyväksymään asianmukaisia eurooppalaisia standardeja, jotka koskevat tiedonsiirtoa sekä sähkön ja vedyn jakelua maantie-, meri- ja sisävesiliikennettä varten (M-581) ([3]).

(4) CEN ja Cenelec ilmoittivat komissiolle 17 päivänä heinäkuuta 2024 päivätyllä kirjeellä, että useat pyydetyistä standardointitöistä oli saatettu päätökseen. CEN ja Cenelec suosittelivat komissiolle, että nämä standardit otetaan osaksi asiaankuuluvaa unionin oikeudellista kehystä. Nämä suositukset olisi otettava huomioon asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II tarkoitetuissa teknisissä eritelmissä.

(5) Jotta vaihtoehtoisia polttoaineita käyttävien ajoneuvojen saumaton käyttö olisi mahdollista kaikkialla unionissa, yhteentoimivuutta koskevissa teknisissä säännöksissä olisi viitattava tiukasti niin yleisesti saatavilla olevien kuin yksityisten vaihtoehtoisten polttoaineiden lataus- ja tankkauspisteiden kapasiteettiin toimittaa energiaa, joka on yhteensopivaa kaikkien asiaankuuluvien ajoneuvoteknologioiden kanssa.

(6) Sähköajoneuvojen normaalitehoisia tasavirtalatauspisteitä koskevat tekniset eritelmät sisältyvät tällä hetkellä asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevaan 1.2 kohtaan, joka liittyy suuritehoisten latauspisteiden teknisiin eritelmiin, vaikka ne olisi sisällytettävä liitteessä II olevaan 1.1 kohtaan. Myös 1.1 ja 1.2 kohdan otsikkoja olisi muutettava sen selventämiseksi, että niitä sovelletaan ainoastaan kevyisiin sähkökäyttöisiin hyötyajoneuvoihin.

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

([2]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) N:o 1025/2012, annettu 25 päivänä lokakuuta 2012, eurooppalaisesta standardoinnista, neuvoston direktiivien 89/686/ETY ja 93/15/ETY sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivien 94/9/EY, 94/25/EY, 95/16/EY, 97/23/EY, 98/34/EY, 2004/22/EY, 2007/23/EY, 2009/23/EY ja 2009/105/EY muuttamisesta ja neuvoston päätöksen 87/95/ETY ja Euroopan parlamentin ja neuvoston päätöksen N:o 1673/2006/EY kumoamisesta (EUVL L 316, 14.11.2012, s. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj).

([3]) Commission Implementing Decision on a standardisation request to the European standardisation organisations as regards communication exchange, electricity and hydrogen supply for road, maritime transport and inland navigation in support of Directive 2014/94/EU and its planned revision under the 'Fit for 55' package (C(2022) 1710) (ei suomenkielistä toisintoa).

(7) CEN ja Cenelec ilmoittivat komissiolle, että asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevaan 1.1 ja 1.2 kohtaan sisältyvät sähköajoneuvojen normaali- ja suuritehoisia latauspisteitä koskevat standardit olisi otsikon muutoksen vuoksi saatettava ajan tasalle. Tarkoituksena on korvata viittaus ”vaihdettavuusvaatimuksiin”, joita ei käsitelty standardissa, viittauksella ”yhteensopivuusvaatimuksiin”. Standardin asiaankuuluvien osien uudet versiot, joita pitäisi soveltaa ainakin hiljattain asennettuihin tai peruskorjattuihin latauspisteisiin, ovat EN IEC 62196-2:2022 ja EN IEC 62196-3:2022. Jotta vältettäisiin toimivien nykyisten laitteiden mahdollinen korvaaminen, nykyisten normaali- ja suuritehoisten latauspisteiden olisi edelleen oltava asiaankuuluvien standardin osien EN IEC 62196-2:2017 ja EN IEC 62196-3:2014 mukaisia siihen saakka, kun ne peruskorjataan.

(8) Standardin osassa EN IEC 61851-1:2019 kuvataan neljä mahdollista lataustapaa (lataustavat 1, 2, 3 ja 4). Nämä lataustavat tarjoavat latauspisteeseen liittyvät tärkeät toiminnalliset ominaisuudet, toiminnot ja tekniset edellytykset, kuten ne sähköturvallisuusnäkökohdat ja käyttöominaisuudet, jotka sähköajoneuvojen on täytettävä, jotta ne voidaan ladata turvallisesti ja onnistuneesti. Jotta tulkinta markkinoilla olisi helppoa, asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II vahvistettuihin latauspisteitä koskeviin standardeihin liittyvät erilaiset latausmuodot olisi sisällytettävä mainittuun asetukseen yhdessä asiaankuuluvien standardien kanssa.

(9) CENin ja Cenelecin komissiolle antaman tiedon mukaan olisi yhteentoimivuuden vuoksi sallittava, että sähköajoneuvojen yksityiset normaalitehoiset vaihtovirtalatauspisteet on varustettu myös standardin osan IEC 60884-1:2022 mukaisilla pistorasioilla lataustapaa 2 varten. Kyseisen standardin osaa 1 olisi sovellettava ainoastaan vaihtovirtalataukseen tarkoitettuihin pistokkeisiin ja kiinteisiin tai kannettaviin pistorasioihin, jotka on tarkoitettu kotitalouskäyttöön ja vastaaviin tarkoituksiin joko sisä- tai ulkotiloissa, kun lataustavassa 2 on johdollinen ohjaus- ja suojalaiteyksikkö (IC-CPD), jolla varmistetaan suojaus, ohjaus ja turvallinen tehoasetus.

(10) Asetuksen (EU) 2023/1804 2 artiklan 48 alakohdassa oleva ’latauspisteen’ määritelmä kattaa laitteet, joiden antoteho on enintään 3,7 kW ja joiden ensisijaisena tarkoituksena on sähköajoneuvojen lataaminen lataustavalla 2. Nämä laitteet olisi sen vuoksi myös sisällytettävä asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevaan 1.1 kohtaan. Yhteentoimivuuden vuoksi yksityiset normaalitehoiset vaihtovirtalatauspisteet, joiden ensisijaisena tarkoituksena on sähköajoneuvojen lataaminen, olisi varustettava vähintään standardissa EN IEC 62196-2:2022 kuvatuilla pistorasioilla tai tyypin 2 ajoneuvon liittimillä lataustapaa 3 varten. Vaihtoehtoisesti, jos niiden antoteho on enintään 3,7 kW ja niiden ensisijaisena tarkoituksena on sähköajoneuvojen lataaminen yksinomaan lataustavalla 2, ne olisi varustettava vähintään standardin IEC 60884-1:2022 mukaisilla pistorasioilla lataustapaa 2 varten.

(11) CEN ja Cenelec ilmoittivat komissiolle, että asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevan 1.3 kohdan a ja b alakohtaan sisältyvät L-luokan sähköajoneuvojen latauspisteitä koskevat standardit olisi saatettava ajan tasalle. Mainitussa 1.3 kohdan a alakohdassa tarkoitetun standardin osalta päivitys on tarpeen otsikon muutoksen vuoksi, jotta viittaus ”vaihdettavuusvaatimuksiin” saadaan korvattua. Mainitussa 1.3 kohdan b alakohdassa tarkoitetun standardin osalta päivitys on tarpeen, jotta siihen voidaan sisällyttää useita teknisiä parannuksia, mukaan lukien standardissa käsittelemättömien määritelmien selventäminen viittauksella ”yhteensopivuusvaatimuksiin”. Standardin asiaankuuluvien osien uudet versiot ovat EN IEC 62196-2:2022 ja EN IEC 60884-1:2022. Lisäksi 1.3 kohdan otsikkoa olisi muutettava sen selventämiseksi, että asetuksen (EU) 2023/1804 yhteydessä sitä sovelletaan ainoastaan L-luokan sähköajoneuvoihin. Koska tällä asetuksella muutetaan asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevan 1.1 ja 1.2 kohdan otsikkoja, L-luokan sähköajoneuvoihin sovellettaviin normaali- ja suuritehoisia vaihto- ja tasavirtalatauspisteitä koskeviin standardin osiin olisi oltava viittaus myös mainitun liitteen 1.3 kohdassa, sillä niitä sovelletaan edelleen kyseisiin ajoneuvoihin. Jotta vältettäisiin toimivien nykyisten laitteiden mahdollinen korvaaminen, siirtymässä kyseisten standardin osien uusiin versioihin EN IEC 62196-2:2022 ja EN IEC 62196-3:2022 asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevan 1.3.2 ja 1.3.3 kohdan mukaisten hiljattain asennettujen ja peruskorjattujen latauspisteiden osalta olisi noudatettava samaa lähestymistapaa kuin mainitussa liitteessä olevassa 1.1 ja 1.2 kohdassa tarkoitettujen latauspisteiden osalta. Asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevan 1.1, 1.2 ja 1.3 kohdan otsikoihin ja soveltamisalaan tehtävät muutokset ovat tarpeen, jotta kuhunkin ajoneuvoluokkaan sovellettavat standardit voidaan esittää selkeämmin.

(12) Sähkökäyttöisiä ajoneuvoja olisi voitava ladata lataustavalla 2 käyttämällä kussakin jäsenvaltiossa käytettäviä tavallisia pistorasioita. Sen vuoksi olisi varmistettava, että latauspisteissä olevat pistorasiat ovat asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevan 1.1 kohdan ja 1.3 kohdan b alakohdassa vaaditun mukaisesti standardin osan IEC 60884-1:2022 mukaisia silloin, kun latauspisteiden pistorasiat ovat sen jäsenvaltion kansallisen, standardin osaan IEC 60884-1:2022 perustuvan järjestelmän mukaisia, jossa latauspiste otetaan käyttöön. Tuotteiden, mukaan lukien sähkölaitakseen tarkoitetut pistorasiat, on oltava Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) 2023/988 ([4]) mukaisia.

(13) CEN ja Cenelec ilmoittivat komissiolle, että asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevaan 1.4 kohtaan sisältyvät sähkökäyttöisten linja-autojen normaali- ja suuritehoisia latauspisteitä koskevat standardit olisi otsikon muutoksen vuoksi saatettava ajan tasalle. Tällä on tarkoitus korvata viittaus ”vaihdettavuusvaatimuksiin”, joita ei käsitelty standardissa, viittauksella ”yhteensopivuusvaatimuksiin”. Standardien asianomaisten osien uudet versiot, joita olisi sovellettava ainakin näihin hiljattain asennettuihin tai peruskorjattuihin latauspisteisiin, ovat EN IEC 62196-2:2022 ja EN IEC 62196-3:2022. Jotta vältettäisiin toimivien nykyisten laitteiden mahdollinen korvaaminen, olemassa olevien normaali- ja suuritehoisten latauspisteiden olisi edelleen oltava asiaankuuluvien standardin osien EN IEC 62196-2:2017 ja EN IEC 62196-3:2014 mukaisia siihen saakka, kun ne peruskorjataan.

(14) Kun otetaan huomioon raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille tarkoitetun latausinfrastruktuurin jo käynnissä oleva käyttöönotto, on tarpeen vahvistaa asiaankuuluvat yhteiset tekniset eritelmät tällaisen infrastruktuurin yhteentoimivuuden varmistamiseksi. Ennen megawattitason latausjärjestelmän (MCS) tekniset eritelmät sisältävien asiaankuuluvien lopullisten standardien hyväksymistä on tarpeen varmistaa sellaisen latausinfrastruktuurin yhteentoimivuus, jolla voidaan syöttää sähköä niin kevyille kuin raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille. Tätä varten kevyiden ja raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen suuritehoiset tasavirtalatauspisteet olisi varustettava asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevan 1.6 kohdan mukaan standardin osassa EN IEC 62196-3:2022 kuvatuilla yhdistettyjen latausjärjestelmien ”Combo 2” -liittimillä lataustapaa 4 varten. Kyseistä standardia ei kuitenkaan pitäisi soveltaa latausinfrastruktuuriin, joka on tarkoitettu yksinomaan raskaille hyötyajoneuvoille ja varustettu pelkästään MCS-järjestelmällä, koska tätä koskevat tekniset eritelmät sisällytetään asetukseen (EU) 2023/1804 vasta kun MCS-järjestelmän standardointityö on saatu päätökseen.

(15) CEN ja Cenelec ilmoittivat komissiolle standardit, joita suositellaan sovellettaviksi kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen langattomaan staattiseen induktiolataukseen tarkoitettuihin latauspisteisiin. Asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevan 1.7 kohdan mukaan kyseisiin latauspisteisiin olisi sovellettava standardin osia EN IEC 61980-1:2021, IEN IEC 61980-2:2023 ja EN IEC 61980-3:2022.

(16) Komission yhteinen tutkimuskeskus testasi kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen langatonta staattista induktiolatausta varten kehitetyt langattoman tehonsiirtojärjestelmän (WPT) prototyypit standardin EN IEC 61980 osissa 1, 2 ja 3 vahvistetuilla menetelmillä tukeakseen standardin mainittujen osien turvallista, suojattua ja yhteentoimivaa käyttöönottoa markkinoilla. Testitulokset vahvistavat, että WPT-järjestelmän prototyypit täyttävät standardin EN IEC 61980 osien 1, 2 ja 3 raja-arvot ja että kyseinen standardi on sen vuoksi aiheellista sisällyttää asetukseen (EU) 2023/1804.

(17) CEN ja Cenelec ilmoittivat komissiolle standardit, joita suositellaan sovellettavaksi latausinfrastruktuuriin maanpinnan tasolla olevien sähkökiskojen kautta tapahtuvaa kevyiden ja raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen dynaamista tehonsyöttöä varten. Tällaiseen latausinfrastruktuuriin olisi sovellettava teknistä eritelmää CLC/TS 50717:2022.

(18) CEN ja Cenelec ilmoittivat komissiolle standardit, joita suositellaan sovellettavaksi yleisesti saatavilla oleviin latauspisteisiin maantieajoneuvojen ja verkon välisen tiedonsiirtorajapinnan osalta ja jotka olisi vahvistettava asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevassa 2.1 kohdassa. Standardin osia EN ISO 15118-1:2019, EN ISO 15118-2:2016, EN ISO 15118-3:2016, EN ISO 15118-4:2019 ja EN ISO 15118-5:2019 olisi sovellettava ainakin hiljattain asennettuihin tai peruskorjattuihin latauspisteisiin. CEN ja Cenelec suosittelivat lisäksi, että yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden, jotka asennetaan tai peruskorjataan 1 päivästä tammikuuta 2027 alkaen, olisi ajoneuvon ja verkon välisen tiedonsiirtorajapinnan osalta oltava vähintään myös standardin EN ISO 15118-20:2022

([4]) Euroopan parlamentin ja neuvoston asetus (EU) 2023/988, annettu 10 päivänä toukokuuta 2023, yleisestä tuoteturvallisuudesta, Euroopan parlamentin ja neuvoston asetuksen (EU) N:o 1025/2012 ja Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin (EU) 2020/1828 muuttamisesta sekä Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivin 2001/95/EY ja neuvoston direktiivin 87/357/ETY kumoamisesta (EUVL L 135, 23.5.2023, s. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj).

mukaisia. Lisäksi 1 päivästä tammikuuta 2027 alkaen asennettavien tai peruskorjattavien yksityisten latauspisteiden olisi maantieajoneuvojen ja verkon välisen tiedonsiirtorajapinnan osalta oltava vähintään standardin osan EN IEC 61851-1:2019 mukaisia lataustavan 2 osalta ja standardin osan EN ISO 15118-20:2022 mukaisia lataustavan 3 tai 4 osalta. On aiheellista säätää kohtuullisesta siirtymäajasta niiden latauspisteiden osalta, joiden on oltava uudemman ja vaativamman standardin osan EN ISO 15118-20:2022 mukaisia. Sen vuoksi kyseistä standardin osaa olisi sovellettava kyseisiin latauspisteisiin 1 päivästä tammikuuta 2027.

(19) CEN ja Cenelec ilmoittivat komissiolle, että markkinoilla nykyisin olevat sähköajoneuvot on varustettu ainoastaan standardin osan EN ISO 15118-2:2016 mukaisesti. Kestävän liikenteen foorumin asiantuntijat vahvistivat tämän. Standardin osasta EN ISO 15118-2:2016 puuttuu useita asiaankuuluvia ominaisuuksia ja teknisiä mahdollisuuksia, kuten kehittynyt älylataus, kaksisuuntainen lataus tai monisopimuksinen ”kytke ja lataa” -lataus (plug-and-charge). Nämä ominaisuudet sisältyvät standardin osaan EN ISO 15118-20:2022. Tästä syystä ja sen varmistamiseksi, että loppukäyttäjät, joilla on tällä hetkellä standardin EN ISO 15118-2:2016 mukaisesti varustettu sähköajoneuvo, voivat käyttää latauspisteitä ajoneuvojensa käyttöiän ajan, on aiheellista, että unionissa sijaitsevien latauspisteiden on myös oltava standardin EN ISO 15118-2:2016 mukaisia. Yhteentoimivuuden vuoksi olisikin varmistettava asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevan 2.1.1 ja 2.1.2 kohdan nojalla standardin osien EN ISO 15118-2:2016 ja EN ISO 15118-20:2022 samanaikainen käyttö yleisesti saatavilla olevassa latausinfrastruktuurissa kunnes markkinat ovat siirtyneet täysin standardin osan EN ISO 15118-20:2022 käyttöön.

(20) Alkuperäiset laitevalmistajat saavat tällä asetuksella tiedon yleisesti saatavilla oleviin ja yksityisiin latauspisteisiin sovellettavista asiaankuuluvista standardeista. Nopean siirtymän varmistamiseksi niiden olisi otettava nämä standardit huomioon saattaessaan markkinoille uusia sähköajoneuvoja ja, jos se on teknisesti mahdollista, päivitettävä nyt markkinoilla olevat sähköajoneuvot standardista EN ISO 15118-2:2016 standardiin EN ISO 15118-20:2022. Jos se on teknisesti mahdollista, latauspisteiden ylläpitäjien olisi myös päivitettävä markkinoilla olevia latauspisteitä siten, että ne tukevat standardin EN ISO 15118-2:2016 lisäksi standardia EN ISO 15118-20:2022 ja muita mahdollisia olemassa olevia alemman tason tiedonsiirtoratkaisuja, kuten standardissa EN IEC 61851-1:2019 kuvattua pulssinleveysmodulaatiota (PWM).

(21) Jotta vältetään hukkainvestoinnit julkiseen ja yksityiseen latausinfrastruktuuriin, nykyiset yleisesti saatavilla olevat lataustapojen 3 ja 4 latauspisteet, joissa käytetään PWM:n kaltaista alemman tason tiedonsiirtoa ja jotka jo pystyvät kommunikoimaan markkinoilla olevien standardin EN ISO 15118-2:2016 mukaisesti varustettujen sähköajoneuvojen kanssa, olisi vapautettava standardin EN ISO 15118 osien 1–5 tai myöhempien laajennettujen versioiden (esim. EN ISO 15118-20:2022) käyttöönotosta. Nykyisten yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden päivittäminen alemman tason tiedonsiirrosta ylemmän tason tiedonsiirtoon standardeissa EN ISO 15118-2 ja EN ISO 15118-20 kuvatulla tavalla saattaa edellyttää merkittäviä ohjelmisto- ja laitteistomuutoksia ja jopa kyseisen toimivan infrastruktuurin täydellistä korvaamista. Tästä syystä standardin EN ISO 15118 osia 1–5 olisi sovellettava ainoastaan hiljattain asennettuihin tai peruskorjattuihin yleisesti saatavilla oleviin latauspisteisiin. Viimeisintä standardin osaa EN ISO 15118-20:2022 ei pitäisi soveltaa tällaisiin hiljattain asennettuihin tai peruskorjattuihin latauspisteisiin ennen 1 päivää tammikuuta 2027, jotta näitä latauspisteitä varten jäisi kohtuullinen siirtymäaika.

(22) Sellaiset olemassa olevat yksityiset lataustavan 2 latauspisteet, joissa käytetään PWM:n kaltaisia alemman tason tiedonsiirtoratkaisuja ja jotka kattavat jo peruslataustoiminnot tavallisilla kotitalouspistorasioilla ja voivat kommunikoida sellaisten markkinoilla olevien sähköajoneuvojen kanssa, jotka on varustettu standardin EN ISO 15118-2:2016 mukaisesti, olisi myös vapautettava standardin EN ISO 15118 osien 1–5 tai myöhempien laajennettujen versioiden (esim. ISO 15118-20:2022) käyttöönotosta. Tämä johtuu siitä, ettei kyseisistä standardeista tällä hetkellä syntyisi lisäarvoa loppukäyttäjälle. Tästä syystä asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevan 2.1.3 kohdan a alakohtaan sisältyvää standardin osaa EN IEC 61851-1:2019 olisi sovellettava hiljattain asennettuihin tai peruskorjattuihin yksityisiin lataustavan 2 latauspisteisiin 1 päivästä tammikuuta 2027 alkaen. Lisäksi, kun on kyse yksityisistä lataustavan 3 tai 4 latauspisteistä, joissa on kehittyneet latausominaisuudet, kuten älylataus ja kaksisuuntainen lataus, jotka edellyttävät ylemmän tason tiedonsiirtoa, mainitun liitteen 2.1.3 kohdan b alakohtaan sisältyvää standardin osaa EN ISO 15118-20:2022 ei pitäisi soveltaa tällaisiin hiljattain asennettuihin tai peruskorjattuihin latauspisteisiin ennen 1 päivää tammikuuta 2027, jotta näitä latauspisteitä varten jäisi kohtuullinen siirtymäaika.

(23) Sekä yleisesti saatavilla olevien että yksityisten latauspisteiden ylläpitäjien ja valmistajien olisi erityisesti sähköajoneuvojen latausmuotojen 3 ja 4 osalta valmisteltava ja esikäsiteltävä laitteistonsa ja ohjelmistonsa, jotta ne voivat 1 päivästä tammikuuta 2027 alkaen tukea asianmukaisesti standardin osaa EN ISO 15118-20:2022 kaikissa hiljattain asennetuissa tai peruskorjatuissa latauspisteissä. Standardin osien EN ISO 15118-2 ja EN ISO 15118-20 yleinen käyttöönotto olisi toteutettava kokonaisuudessaan, kun taas niiden soveltamisessa olisi otettava huomioon kyseisissä standardin osissa jo määritellyt pakolliset ja valinnaiset toiminnot, jotka ovat merkityksellisiä eri käyttö- ja lataustapojen kannalta. Näin varmistetaan standardin osien suojattu ja yhteentoimiva käyttöönotto ja otetaan samalla asianmukaisesti huomioon erilaiset operatiiviset skenaariot.

(24) ”Kytke ja lataa” on standardin osien EN ISO 15118-2:2016 ja EN ISO 15118-20:2022 mahdollistama tekninen ratkaisu. Siihen sisältyy sähköajoneuvon ja latausaseman välinen automaattinen tunnistus ja varmennus. Lataus voidaan näin suorittaa loppukäyttäjän ja liikkumispalvelun tarjoajan välisellä laskutustiedot sisältävällä sopimusperusteisella maksulla. Latauksen suorittamiseksi sähköajoneuvon kuljettajan tarvitsee vain kytkeä latauspisteen liitin sähköajoneuvoon, ja prosessi käynnistyy automaattisesti. ”Kytke ja lataa” -latauksen unionin laajuisella käyttöönotolla ja käyttäjien mahdollisuudella suorittaa ”kytke ja lataa” -lataus yhteentoimivalla tavalla kaikkialla unionissa saataisiin lisää mahdollisuuksia yksinkertaistaa sähköajoneuvojen latausprosessia ja parantaa yleistä käyttäjäkokemusta.

(25) Yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden ylläpitäjät voivat vapaaehtoisesti päättää standardin osissa EN ISO 15118-2:2016 ja EN ISO 15118-20:2022 vahvistetun valinnaisuustason mukaisesti, tarjoavatko ne ”kytke ja lataa” -palveluja ja muita asiaankuuluvia palveluja, kuten älylatausta ja kaksisuuntaista latausta. ”Kytke ja lataa” olisi toteutettava yhteentoimivalla tavalla kaikkialla unionissa, jotta käyttäjäkokemus olisi yksinkertainen ja saumaton. Unionin laajuisen yhteentoimivuuden ja turvatason vuoksi kaikkien kevyiden ja raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen yleisesti saatavilla olevien vaihtovirta- ja tasavirtalatauspisteiden, jotka asennetaan tai peruskorjataan 1 päivästä tammikuuta 2027 alkaen ja jotka tarjoavat automaattisia tunnistus- ja varmennuspalveluja, kuten ”kytke ja lataa”, olisi oltava sekä standardin EN ISO 15118-2:2016 että standardin EN ISO 15118-20:2022 mukaisia. Nykyisten yleisesti saatavilla olevien latauspisteiden, jotka tarjoavat automaattisen tunnistuksen ja varmennuksen muulla kuin standardeihin EN ISO 15118-2:2016 ja EN ISO 15118-20:2022 perustuvalla ”kytke ja lataa” -ratkaisulla, olisi edelleen sallittava jatkaa saman ratkaisun käyttöä, kunnes markkinat ovat siirtyneet kokonaan mainittujen standardien käyttöön. ”Kytke ja lataa” -latauksen yhteentoimiva ja suojattu käyttöönotto olisi varmistettava asetuksella (EU) 2023/1804.

(26) Termillä ’asennettu’ olisi katsottava tarkoitettavan sitä, että kaikki asiaankuuluvat latauspistelaitteet, mukaan lukien laitteistot, ohjelmistot ja niihin liittyvä sähköinfrastruktuuri, kuten sähkönsyöttöliitännät, muuntajat ja muut sähköjärjestelmät, on sijoitettu ensimmäistä kertaa paikoilleen sähköajoneuvojen lataamisen mahdollistamiseksi. Tämä ei tarkoita sitä, että latauspiste olisi käytössä, mikä edellyttäisi latauspisteen olevan myös täysin toimintakuntoinen ja loppukäyttäjien saatavilla. Termillä ’peruskorjattu’ olisi katsottava tarkoitettavan sitä, että asiaankuuluvat latauspistelaitteet on korvattu merkittävässä määrin tai kokonaan. Säännöllisiä huoltopäivityksiä, mukaan lukien tiettyjen komponenttien, kuten latauskaapeleiden, korvaaminen, ei pitäisi katsoa peruskorjaukseksi. CEN ja Cenelec ilmoittivat komissiolle, että asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevaan 3.1 ja 3.3 kohtaan sisältyvä standardi moottoriajoneuvoissa polttoaineena käytettävän kaasumaisen vedyn tankkauspisteitä ja niihin liittyvää tankkausalgoritmia varten olisi päivitettävä standardin uuden version vuoksi. Näihin tankkauspisteisiin ja niihin liittyviin tankkausalgoritmeihin olisi sovellettava standardia EN 17127:2024. CEN ja Cenelec ilmoittivat komissiolle myös standardin, jota suositellaan sovellettavan raskaille hyötyajoneuvoille jaeltavan kaasumaisen (paineistetun) vedyn tankkauspisteiden liittimiin. Kyseisiin tankkauspisteisiin olisi sovellettava asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevan 3.5 kohdan mukaan standardia EN 17127:2024.

(27) Asetuksen (EU) 2023/1804 liitteessä II olevan 3.1 kohdan otsikkoa olisi myös muutettava markkinoiden epävarmuuden välttämiseksi selventämällä, että sitä sovelletaan ainoastaan kevyille hyötyajoneuvoille jaeltavan kaasumaisen (paineistetun) vedyn tankkauspisteisiin. Otsikon muutoksella mahdollistetaan liitteessä II olevan 3.1 kohdan kevyiden hyötyajoneuvojen kaasumaisen (paineistetun) vedyn tankkauspisteiden teknisten eritelmien parempi eriyttäminen ja vältetään päällekkäisyyksiä mainitussa liitteessä olevassa 3.5 kohdassa tarkoitettujen raskaiden hyötyajoneuvojen tankkauspisteiden teknisten eritelmien kanssa muuttamatta kuitenkaan soveltamisalaa.

(28) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivissä (EU) 2022/2555 ([5]) vahvistetaan kansallisia kyberturvallisuusalan valmiuksia koskevat vaatimukset, edellytetään jäsenvaltioiden hyväksyvän kansalliset kyberturvallisuusstrategiat ja otetaan käyttöön kyberturvallisuusriskien hallintaa ja tietojen jakamista koskevat säännöt ja velvoitteet. Koska latauspisteiden ylläpitäjät sisällytetään direktiivissä (EU) 2022/2555 osaksi erittäin kriittisiä toimialoja, mainitun direktiivin ja asetuksessa (EU) 2023/1804 vahvistettujen vaatimusten soveltamisen olisi oltava toisiaan täydentävää.

(29) Sen vuoksi asetusta (EU) 2023/1804 olisi muutettava.

(30) Asetuksen (EU) 2023/1804 21 artiklan 6 kohdassa edellytetään, että mainitun asetuksen liitettä II muutetaan delegoiduilla säädöksillä siten, että siihen sisällytetään kohtuulliset siirtymäajat ennen kuin sen säännöksistä tulee sitovia. Sen vuoksi tässä asetuksessa olisi säädettävä soveltamisen yleisestä lykkäämisestä,

ON HYVÄKSYNYT TÄMÄN ASETUKSEN:

1 artikla

Muutetaan asetuksen (EU) 2023/1804 liite II tämän asetuksen liitteen mukaisesti.

2 artikla

Tämä asetus tulee voimaan kahdentenakymmenentenä päivänä sen jälkeen, kun se on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*.

Sitä sovelletaan 8 päivästä tammikuuta 2026.

Tämä asetus on kaikilta osiltaan velvoittava, ja sitä sovelletaan sellaisenaan kaikissa jäsenvaltioissa.

Tehty Brysselissä 2 päivänä huhtikuuta 2025.

Komission puolesta
Puheenjohtaja
Ursula VON DER LEYEN

([5]) Euroopan parlamentin ja neuvoston direktiivi (EU) 2022/2555, annettu 14 päivänä joulukuuta 2022, toimenpiteistä kyberturvallisuuden yhteisen korkean tason varmistamiseksi kaikkialla unionissa, asetuksen (EU) N:o 910/2014 ja direktiivin (EU) 2018/1972 muuttamisesta sekä direktiivin (EU) 2016/1148 kumoamisesta (NIS 2 -direktiivi) (EUVL L 333, 27.12.2022, s. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

LIITE

Muutetaan asetuksen (EU) 2023/1804 liite II seuraavasti:

1) Lisätään 0 kohta seuraavasti:

”0. Määritelmät:

Tässä liitteessä tarkoitetaan:

a) ’asennetulla’ sitä, että kaikki asiaankuuluvat latauspistelaitteet, mukaan lukien laitteistot, ohjelmistot ja niihin liittyvä sähköinfrastruktuuri, kuten sähkönsyöttöliitännät, muuntajat ja muut sähköjärjestelmät, on sijoitettu ensimmäistä kertaa paikoilleen sähköajoneuvojen lataamisen mahdollistamiseksi;

b) ’peruskorjatulla’ sitä, että asiaankuuluvat latauspistelaitteet on korvattu merkittävässä määrin tai kokonaan.”

2) Korvataan 1.1–1.4 kohta seuraavasti:

”1.1 Kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen normaalitehoiset latauspisteet:

— kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen normaalitehoiset vaihtovirtalatauspisteet, jotka asennetaan tai peruskorjataan 8 päivästä tammikuuta 2026 alkaen, on yhteentoimivuuden varmistamiseksi varustettava vähintään standardissa EN IEC 62196-2:2022 kuvatuilla pistorasioilla tai tyyppiä 2 olevilla ajoneuvon liittimillä latausmuotoa 3 varten tai, jos niiden teho on enintään 3,7 kW ja niiden pääasiallisena tarkoituksena on sähköajoneuvojen lataaminen lataustavalla 2, standardin IEC 60884-1:2022 mukaisilla pistorasioilla; normaalitehoisten vaihtovirtalatauspisteiden, jotka on asennettu ennen edellä mainittua päivämäärää, on edelleen oltava standardin EN IEC 62196-2:2017 mukaisia, kunnes ne peruskorjataan;

— kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen normaalitehoiset tasavirtalatauspisteet, jotka asennetaan tai peruskorjataan 8 päivästä tammikuuta 2026 alkaen, on yhteentoimivuuden vuoksi varustettava vähintään standardissa EN IEC 62196-3:2022 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien ”Combo 2” -liittimillä lataustapaa 4 varten; ennen edellä mainittua päivämäärää asennettujen normaalitehoisten tasavirtalatauspisteiden on edelleen oltava standardin EN IEC 62196-3:2014 mukaisia, kunnes ne peruskorjataan.

1.2 Kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen suuritehoiset latauspisteet:

— kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen suuritehoiset vaihtovirtalatauspisteet, jotka asennetaan tai peruskorjataan 8 päivästä tammikuuta 2026 alkaen, on yhteentoimivuuden vuoksi varustettava vähintään standardissa EN IEC 62196-2:2022 kuvailluilla tyyppiä 2 olevilla ajoneuvon liittimillä lataustapaa 3 varten; suuritehoisten vaihtovirtalatauspisteiden, jotka on asennettu ennen edellä mainittua päivämäärää, on edelleen oltava standardin EN IEC 62196-2:2017 mukaisia, kunnes ne peruskorjataan;

— kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen suuritehoiset tasavirtalatauspisteet, jotka asennetaan tai peruskorjataan 8 päivästä tammikuuta 2026 alkaen, on yhteentoimivuuden vuoksi varustettava vähintään standardissa EN IEC 62196-3:2022 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien ”Combo 2” -liittimillä lataustapaa 4 varten; ennen edellä mainittua päivämäärää asennettujen suuritehoisten tasavirtalatauspisteiden on edelleen oltava standardin EN IEC 62196-3:2014 mukaisia, kunnes ne peruskorjataan.

1.3 L-luokan sähköajoneuvojen latauspisteet:

1.3.1 L-luokan sähköajoneuvoille varatut yleisesti saatavilla olevat vaihtovirtalatauspisteet, joiden antoteho on enintään 3,7 kW, on yhteentoimivuuden vuoksi varustettava vähintään yhdellä seuraavista:

a) standardissa EN IEC 62196-2:2022 kuvaillut pistorasiat tai tyyppiä 3A olevat ajoneuvon liittimet (lataustapaa 3 varten);

b) standardin IEC 60884-1:2022 mukaiset pistorasiat (lataustapaa 1 tai 2 varten).

1.3.2 L-luokan sähköajoneuvoille varatut yleisesti saatavilla olevat vaihtovirtalatauspisteet, joiden teho on yli 3,7 kW ja jotka asennetaan tai peruskorjataan 8 päivästä tammikuuta 2026 alkaen, on yhteentoimivuuden vuoksi varustettava vähintään standardissa EN IEC 62196-2:2022 kuvailluilla pistorasioilla tai tyypin 2 liittimillä lataustapaa 3 varten; L-luokan sähköajoneuvoille varattujen yleisesti saatavilla olevien vaihtovirta-latauspisteiden, joiden teho on yli 3,7 kW ja jotka on asennettu ennen edellä mainittua päivämäärää, on edelleen oltava standardin EN IEC 62196-2:2017 mukaisia, kunnes ne peruskorjataan.

1.3.3 L-luokan sähköajoneuvoille varatut yleisesti saatavilla olevat normaali- ja suuritehoiset tasavirtalatauspisteet, jotka asennetaan tai peruskorjataan 8 päivästä tammikuuta 2026 alkaen, on yhteentoimivuuden vuoksi varustettava vähintään standardissa EN IEC 62196-3:2022 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien ”Combo 2” -liittimillä lataustapaa 4 varten; ennen edellä mainittua päivämäärää asennettujen yleisesti saatavilla olevien normaali- ja suuritehoisten tasavirtalatauspisteiden on edelleen oltava standardin EN IEC 62196-3:2014 mukaisia, kunnes ne peruskorjataan.

1.4 Sähkökäyttöisten linja-autojen normaali- ja suuritehoiset latauspisteet:

— sähkökäyttöisten linja-autojen normaali- ja suuritehoiset vaihtovirtalatauspisteet, jotka asennetaan tai peruskorjataan 8 päivästä tammikuuta 2026 alkaen, on yhteentoimivuuden vuoksi varustettava vähintään standardissa EN IEC 62196-2:2022 kuvailluilla tyyppiä 2 olevilla ajoneuvon liittimillä lataustapaa 3 varten; normaali- ja suuritehoisten vaihtovirtalatauspisteiden, jotka on asennettu ennen edellä mainittua päivämäärää, on edelleen oltava standardin EN IEC 62196-2:2017 mukaisia, kunnes ne peruskorjataan;

— sähkökäyttöisten linja-autojen normaali- ja suuritehoiset tasavirtalatauspisteet, jotka asennetaan tai peruskorjataan 8 päivästä tammikuuta 2026 alkaen, on yhteentoimivuuden vuoksi varustettava vähintään standardissa EN IEC 62196-3:2022 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien ”Combo 2” -liittimillä lataustapaa 4 varten; ennen edellä mainittua päivämäärää asennettujen normaali- ja suuritehoisten tasavirtalatauspisteiden on edelleen oltava standardin EN IEC 62196-3:2014 mukaisia, kunnes ne peruskorjataan.”

3) Korvataan 1.6 ja 1.7 kohta seuraavasti:

”1.6 Raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen suuritehoiset latauspisteet:

— sähköä niin kevyille kuin raskaille hyötyajoneuvoille syöttämään kykenevän latausinfrastruktuurin suuritehoiset tasavirtalatauspisteet on yhteentoimivuuden vuoksi varustettava vähintään standardissa EN IEC 62196-3:2022 kuvailluilla yhdistettyjen latausjärjestelmien ”Combo 2” -liittimillä lataustapaa 4 varten.

1.7 Kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen langatonta staattista induktiolatausta koskevat tekniset eritelmät:

kevyiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen langattomaan staattiseen induktiolataukseen tarkoitettujen latauspisteiden on yhteentoimivuuden vuoksi oltava seuraavien standardien mukaisia:

— EN IEC 61980-1:2021 ”Electric vehicle wireless power transfer (WPT) systems – Part 1: General requirements”;

— EN IEC 61980-2:2023 ”Electric vehicle wireless power transfer (WPT) systems – Part 2: Specific requirements for magnetic field wireless power transfer (MF-WPT) system communication and activities”;

— EN IEC 61980-3:2022 ”Electric vehicle wireless power transfer (WPT) systems – Part 3: Specific requirements for magnetic field wireless power transfer (MF-WPT) systems”.”

4) Korvataan 1.14 kohta seuraavasti:

”1.14 Tekniset eritelmät sähkötiejärjestelmälle (ERS) maanpinnan tasolla olevien sähkökiskojen kautta tapahtuvaa kevyiden ja raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen dynaamista tehonsyöttöä varten:

Sähkötiejärjestelmän (ERS) vaihto- ja tasavirtalatausinfrastruktuurin, joka on tarkoitettu maanpinnan tasolla olevien sähkökiskojen kautta tapahtuvaan dynaamiseen tehonsyöttöön maanpinnan tasolla olevilla virroittimilla varustetuille kevyille ja raskaille sähkökäyttöisille hyötyajoneuvoille, jotta maantieajoneuvot voivat saada sähkövirtaa tiehen upotetusta latauskiskosta, on yhteentoimivuuden vuoksi oltava seuraavan standardin mukaista:

— CLC/TS 50717:2022 ”Technical requirements for current collectors for ground-level feeding system on road vehicles in operation”.”

5) Korvataan 2.1 kohta seuraavasti:

”2.1 Sähköajoneuvon ja latauspisteen välistä tiedonsiirtoa (tiedonsiirto ajoneuvosta verkkoon) koskevat tekniset eritelmät:

2.1.1 Kevyiden ja raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen yleisesti saatavilla olevien vaihto- ja tasavirtalatauspisteiden, jotka asennetaan tai peruskorjataan 8 päivästä tammikuuta 2026 alkaen, on yhteentoimivuuden vuoksi oltava vähintään seuraavien standardien mukaisia:

— EN ISO 15118-1:2019 ”Road vehicles – Vehicle to grid communication interface Part 1: General information and use-case definition”;

— EN ISO 15118-2:2016 ”Road vehicles – Vehicle to grid communication Interface Part 2: Network and application protocol requirements”;

— EN ISO 15118-3:2016 ”Road vehicles – Vehicle to grid communication interface Part 3: Physical and data link layer requirements”;

— EN ISO 15118-4:2019 ”Road vehicles – Vehicle to grid communication interface Part 4: Network and application protocol conformance test”;

— EN ISO 15118-5:2019 ”Road vehicles – Vehicle to grid communication interface – Part 5: Physical layer and data link layer conformance test”.

2.1.2 Kevyiden ja raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen yleisesti saatavilla olevien vaihto- ja tasavirtalatauspisteiden, jotka asennetaan tai peruskorjataan 1 päivästä tammikuuta 2027 alkaen, on yhteentoimivuuden vuoksi oltava vähintään standardin EN ISO 15118-20:2022 ”Road vehicles – Vehicle-to-grid communication interface – Part 20: 2nd generation network layer and application layer requirements” mukaisia. Jos tällaiset latauspisteet tarjoavat automaattisia tunnistus- ja varmennuspalveluja, kuten ”kytke ja lataa” -palvelun, niiden on yhteentoimivuuden ja turvatason vuoksi oltava sekä standardin EN ISO 15118-2:2016 että standardin EN ISO 15118-20:2022 mukaisia.

2.1.3 Kevyiden ja raskaiden sähkökäyttöisten hyötyajoneuvojen yksityisten vaihto- ja tasavirtalatauspisteiden, jotka asennetaan tai peruskorjataan 1 päivästä tammikuuta 2027 alkaen, on yhteentoimivuuden vuoksi oltava vähintään seuraavien standardien mukaisia:

a) EN IEC 61851-1:2019 ”Electric vehicle conductive charging system – Part 1: General requirements” (lataustapaa 2 varten);

b) EN ISO 15118-20:2022 ”Road vehicles – Vehicle to grid communication interface – Part 20: 2nd generation network layer and application layer requirements” (lataustapaa 3 tai 4 varten).”

6) Korvataan 3.1 kohta seuraavasti:

”3.1 Kevyiden hyötyajoneuvojen kaasumaisen (paineistetun) vedyn tankkauspisteiden liittimien teknisten eritelmien on yhteentoimivuuden vuoksi täytettävä vähintään standardissa EN 17127:2024 kuvatut yhteentoimivuusvaatimukset.”

7) Korvataan 3.3 kohta seuraavasti:

”3.3 Vedyn tankkausalgoritmin on täytettävä standardin EN 17127:2024 vaatimukset.”

8) Korvataan 3.5 kohta seuraavasti:

”3.5 Raskaiden hyötyajoneuvojen kaasumaisen (paineistetun) vedyn tankkauspisteiden liittimien teknisten eritelmien on yhteentoimivuuden vuoksi täytettävä vähintään standardissa EN 17127:2024 kuvatut vaatimukset.”