Journal officiel
de l'Union européenne

FR
Série L

2025/656

18.6.2025

RÈGLEMENT DÉLÉGUÉ (UE) 2025/656 DE LA COMMISSION

du 2 avril 2025

modifiant le règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil en ce qui concerne les normes relatives à la recharge sans fil, au réseau routier électrique, à la communication de véhicule à réseau et à l'alimentation en hydrogène pour les véhicules de transport routier

LA COMMISSION EUROPÉENNE,

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

vu le règlement (UE) 2023/1804 du Parlement européen et du Conseil du 13 septembre 2023 sur le déploiement d'une infrastructure pour carburants alternatifs et abrogeant la directive 2014/94/UE ([1]), et notamment son article 21, paragraphe 3,

considérant ce qui suit:

(1) La Commission peut modifier l'annexe II relative aux spécifications techniques du règlement (UE) 2023/1804 afin d'introduire de nouvelles spécifications techniques ou d'actualiser les références aux normes énoncées dans ladite annexe afin de permettre une interopérabilité technique complète des infrastructures de recharge et de ravitaillement en ce qui concerne les raccordements physiques, les échanges communicationnels et l'accès pour les personnes à mobilité réduite.

(2) En vertu de l'article 21, paragraphe 2, du règlement (UE) 2023/1804, la Commission peut demander aux organisations européennes de normalisation d'élaborer des normes européennes établissant des spécifications techniques pour les domaines visés à l'annexe II dudit règlement pour lesquels aucune spécification technique commune n'a encore été adoptée par la Commission.

(3) En 2022, en application de l'article 10, paragraphe 1, du règlement (UE) n° 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil ([2]), la Commission a demandé au Comité européen de normalisation (CEN) et au Comité européen de normalisation électrotechnique (Cenelec) d'élaborer et d'adopter des normes européennes appropriées en ce qui concerne les échanges communicationnels, l'alimentation électrique et l'alimentation en hydrogène pour le transport routier, le transport maritime et la navigation intérieure (M-581) ([3]).

(4) Par lettre du 17 juillet 2024, le CEN et le Cenelec ont informé la Commission que plusieurs travaux de normalisation demandés avaient été achevés. Le CEN et le Cenelec ont recommandé à la Commission d'inclure les normes correspondantes dans le cadre juridique applicable de l'Union. Les spécifications techniques visées à l'annexe II du règlement (UE) 2023/1804 devraient tenir compte de ces recommandations.

(5) Afin de permettre une utilisation sans discontinuité des véhicules utilisant des carburants alternatifs dans l'ensemble de l'Union, les dispositions techniques relatives à l'«interopérabilité» devraient se référer strictement à la capacité des points de recharge et de ravitaillement en carburants alternatifs, tant ouverts au public que privés, de fournir une énergie compatible avec toutes les technologies concernées équipant les véhicules.

(6) Les spécifications techniques relatives aux points de recharge normaux en courant continu (CC) pour véhicules électriques figurent actuellement au point 1.2 de l'annexe II du règlement (UE) 2023/1804, qui porte sur les spécifications techniques applicables aux points de recharge à haute puissance, alors qu'elles devraient figurer au point 1.1 de l'annexe II. Les titres des points 1.1 et 1.2 devraient également être modifiés afin de préciser qu'ils s'appliquent uniquement aux véhicules utilitaires légers électriques.

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

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

([3]) Décision d'exécution de la Commission relative à une demande de normalisation adressée aux organisations européennes de normalisation en ce qui concerne les échanges communicationnels, l'alimentation électrique et l'alimentation en hydrogène pour le transport routier, le transport maritime et la navigation intérieure, à l'appui de la directive 2014/94/UE et de sa révision prévue dans le cadre du paquet «Ajustement à l'objectif 55» (M-581) [C(2022) 1710].

(7) Le CEN et le Cenelec ont informé la Commission que les normes relatives aux points de recharge normaux et à haute puissance pour véhicules électriques figurant aux points 1.1 et 1.2 de l'annexe II du règlement (UE) 2023/1804 devraient être actualisées en raison d'un changement de titre. Il s'agit de remplacer la référence aux «exigences d'interchangeabilité», qui n'étaient pas concernées par la norme, par des «exigences de compatibilité». Les nouvelles versions des parties concernées de la norme qui devraient s'appliquer au minimum aux points de recharge nouvellement installés ou rénovés sont EN IEC 62196-2:2022 et EN IEC 62196-3:2022. Afin d'éviter le remplacement éventuel de matériel électronique en état de fonctionnement, les points de recharge normaux et à haute puissance existants devraient continuer à respecter les parties de norme pertinentes EN IEC 62196-2:2017 et EN IEC 62196-3:2014 jusqu'à leur rénovation.

(8) La partie de norme EN IEC 61851-1:2019 décrit quatre modes de recharge possibles (modes 1, 2, 3 et 4). Ces modes de recharge présentent d'importantes caractéristiques opérationnelles, fonctions et conditions techniques liées au point de recharge, telles que les aspects liés à la sécurité électrique et les caractéristiques opérationnelles auxquelles les véhicules électriques doivent être conformes pour se recharger efficacement et en toute sécurité. Pour faciliter l'interprétation du marché, il convient d'inclure dans ledit règlement les différents modes de recharge se rapportant aux normes relatives aux points de recharge établies à l'annexe II du règlement (UE) 2023/1804, ainsi que les normes correspondantes.

(9) Le CEN et le Cenelec ont informé la Commission qu'il convient de permettre, à des fins d'interopérabilité, que les points de recharge privés normaux en courant alternatif (CA) pour véhicules électriques soient également équipés de socles de prise de courant pour la recharge en mode 2 en conformité avec la partie de norme IEC 60884-1:2022. La partie 1 de cette norme devrait s'appliquer aux fiches et aux socles de prise de courant fixes ou mobiles destinés uniquement à la recharge en courant alternatif (CA) et réservés à des usages domestiques et similaires, soit à l'intérieur, soit à l'extérieur, où le mode 2 comprend un dispositif de contrôle et de protection intégré au câble (IC-CPD) garant de la protection, du contrôle et de la sûreté du réglage de puissance.

(10) La définition de «point de recharge» figurant à l'article 2, point 48), du règlement (UE) 2023/1804 couvre les dispositifs dont la puissance de sortie est inférieure ou égale à 3,7 kW et dont l'objectif principal est la recharge des véhicules électriques en mode 2. Ces dispositifs devraient donc également figurer à l'annexe II, point 1.1, du règlement (UE) 2023/1804. À des fins d'interopérabilité, les points de recharge privés normaux en courant alternatif dont la finalité première est la recharge de véhicules électriques devraient être équipés au minimum de socles de prise de courant ou de connecteurs pour véhicules de type 2 pour la recharge en mode 3, comme décrit dans la norme EN IEC 62196-2:2022. Ou bien, si leur puissance de sortie est inférieure ou égale à 3,7 kW et si leur fonction première est la recharge de véhicules électriques exclusivement en mode 2, ils devraient être équipés au minimum de socles de prise de courant pour la recharge en mode 2 en conformité avec la norme IEC 60884-1:2022.

(11) Le CEN et le Cenelec ont informé la Commission qu'il convenait de mettre à jour les normes relatives aux points de recharge pour véhicules électriques de catégorie L figurant à l'annexe II, points 1.3 a) et b), du règlement (UE) 2023/1804. Pour la norme visée au point 1.3 a), la mise à jour est nécessaire en raison d'un changement de titre afin de remplacer la référence aux «exigences d'interchangeabilité». En ce qui concerne la norme visée au point 1.3 b), l'actualisation est nécessaire pour intégrer plusieurs améliorations techniques, comprenant la clarification de définitions ne figurant pas dans la norme et l'adoption du terme «exigences de compatibilité». Les nouvelles versions des parties de norme concernées sont EN IEC 62196-2:2022 et EN IEC 60884-1:2022. Le titre du point 1.3 devrait également être modifié afin de préciser que, dans le contexte du règlement (UE) 2023/1804, il s'applique uniquement aux véhicules électriques de catégorie L. Étant donné que le présent règlement modifie les titres des points 1.1 et 1.2 de l'annexe II du règlement (UE) 2023/1804, les parties de norme pertinentes relatives aux points de recharge normaux et à haute puissance en CA et en CC qui sont applicables aux véhicules électriques de catégorie L devraient également être mentionnées au point 1.3 de ladite annexe car elles restent applicables à ces véhicules. Afin d'éviter le remplacement éventuel de matériel électronique en état de fonctionnement, la transition de ces parties de norme vers les nouvelles versions EN IEC 62196-2:2022 et EN IEC 62196-3:2022 pour les points de recharge nouvellement installés et rénovés en application de l'annexe II, points 1.3.2 et 1.3.3, du règlement (UE) 2023/1804 devrait suivre la même approche que celle qui s'applique aux points de recharge en vertu des points 1.1 et 1.2 de ladite annexe. Les modifications des titres et du champ d'application des points 1.1, 1.2 et 1.3 de l'annexe II du règlement (UE) 2023/1804 sont nécessaires pour parvenir à une présentation plus claire des normes applicables pour chaque catégorie de véhicules.

(12) La recharge des véhicules électriques en mode 2 devrait être possible à l'aide du socle de prise standard dans chaque État membre. Par conséquent, la compatibilité des points de recharge avec les socles de prise de courant répondant à la partie de norme IEC 60884-1:2022, conformément aux points 1.1 et 1.3 b) de l'annexe II du règlement (UE) 2023/1804, devrait être assurée si les socles de prise de courant des points de recharge sont conformes au système national de l'État membre où le point de recharge est déployé, sur la base de la partie de norme IEC 60884-1:2022. Les produits, y compris les socles de prise de recharge électrique, devraient être conformes au règlement (UE) 2023/988 du Parlement européen et du Conseil ([4]).

(13) Le CEN et le Cenelec ont informé la Commission que les normes relatives aux points de recharge normaux et à haute puissance pour autobus électriques figurant à l'annexe II, point 1.4, du règlement (UE) 2023/1804 devraient être actualisées en raison d'un changement de titre. Il s'agit de remplacer la référence aux «exigences d'interchangeabilité», qui n'étaient pas concernées par la norme, par des «exigences de compatibilité». Les nouvelles versions des parties concernées des normes qui devraient s'appliquer au minimum aux points de recharge nouvellement installés ou rénovés sont EN IEC 62196-2:2022 et EN IEC 62196-3:2022. Afin d'éviter le remplacement éventuel de matériel électronique en état de fonctionnement, les points de recharge normaux et à haute puissance existants devraient continuer à respecter les parties de norme pertinentes EN IEC 62196-2:2017 et EN IEC 62196-3:2014 jusqu'à leur rénovation.

(14) Compte tenu du déploiement déjà en cours d'infrastructures de recharge réservées aux véhicules utilitaires lourds électriques, il est nécessaire de définir les spécifications techniques communes applicables pour garantir l'interopérabilité de ces infrastructures. En attendant l'adoption des normes finales pertinentes contenant les spécifications techniques du système de charge mégawatt (MCS), il est nécessaire d'assurer l'interopérabilité des infrastructures de recharge permettant d'alimenter en électricité à la fois les véhicules utilitaires électriques légers et les véhicules utilitaires électriques lourds. À cette fin, en vertu de l'annexe II, point 1.6, du règlement (UE) 2023/1804, les points de recharge à haute puissance en courant continu pour les véhicules utilitaires légers électriques et les véhicules utilitaires lourds électriques devraient être équipés de connecteurs de véhicule du système de charge combiné «Combo 2» pour la recharge en mode 4, tels qu'ils sont décrits dans la partie de norme EN IEC 62196-3:2022. Toutefois, cette norme ne devrait pas s'appliquer aux infrastructures de recharge destinées exclusivement aux véhicules utilitaires lourds et équipées uniquement du MCS, étant donné que les spécifications techniques pertinentes seront introduites dans le règlement (UE) 2023/1804 une fois que les travaux de normalisation du MCS seront achevés.

(15) Le CEN et le Cenelec ont informé la Commission des normes qu'il est recommandé d'appliquer aux points de recharge pour la recharge sans fil statique par induction pour véhicules utilitaires légers électriques. En vertu du point 1.7 de l'annexe II du règlement (UE) 2023/1804, les parties de norme EN IEC 61980-1:2021, EN IEC 61980-2:2023 et EN IEC 61980-3:2022 devraient s'appliquer à ces points de recharge.

(16) Afin de concourir à la sûreté, à la sécurité et à l'interopérabilité de la mise en œuvre sur le marché des parties 1, 2 et 3 de la norme EN IEC 61980, les prototypes de systèmes de transfert de puissance sans fil (WPT) conçus pour la recharge sans fil statique par induction des véhicules utilitaires légers électriques ont été mis à l'essai par le Centre commun de recherche de la Commission conformément aux méthodes exposées dans ces parties de la norme. Les résultats des essais confirment que les prototypes de systèmes WPT respectent les limites des parties 1, 2 et 3 de la norme EN IEC 61980 et qu'il convient donc d'introduire cette norme dans le règlement (UE) 2023/1804.

(17) Le CEN et le Cenelec ont informé la Commission des normes qu'il est recommandé d'appliquer aux infrastructures de recharge pour l'alimentation électrique dynamique au niveau du sol au moyen de rails conducteurs pour véhicules utilitaires électriques lourds et légers. La spécification technique CLC/TS 50717:2022 devrait s'appliquer à ces infrastructures de recharge.

(18) Le CEN et le Cenelec ont informé la Commission des normes qu'il est recommandé d'appliquer aux points de recharge ouverts au public pour l'interface de communication entre véhicule et réseau électrique destinée aux véhicules routiers, qui devraient figurer à l'annexe II, point 2.1, du règlement (UE) 2023/1804. Les parties de norme EN ISO 15118-1:2019, EN ISO 15118-2:2016, EN ISO 15118-3:2016, EN ISO 15118-4:2019 et EN ISO 15118-5:2019 devraient au moins s'appliquer auxdits points de recharge qui sont nouvellement installés ou rénovés. En outre, le CEN et le Cenelec ont recommandé que, lorsqu'ils sont installés ou rénovés à partir du 1er janvier 2027, les points de recharge ouverts au public pour l'interface de communication entre véhicule et réseau destinée aux véhicules routiers

([4]) Règlement (UE) 2023/988 du Parlement européen et du Conseil du 10 mai 2023 relatif à la sécurité générale des produits, modifiant le règlement (UE) nº 1025/2012 du Parlement européen et du Conseil et la directive (UE) 2020/1828 du Parlement européen et du Conseil, et abrogeant la directive 2001/95/CE du Parlement européen et du Conseil et la directive 87/357/CEE du Conseil (JO L 135 du 23.5.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj).

soient au moins conformes à la partie de norme EN ISO 15118-20:2022. En outre, lorsqu'ils sont installés ou rénovés à partir du 1er janvier 2027, les points de recharge privés pour l'interface de communication entre véhicule et réseau destinée aux véhicules routiers devraient être conformes au moins à la partie de norme EN IEC 61851-1:2019 pour la recharge en mode 2 et à la partie de norme EN ISO 15118-20:2022 pour le mode 3 ou le mode 4. Il convient de prévoir une période de transition raisonnable pour les points de recharge qui doivent se conformer à la partie de norme EN ISO 15118-20:2022, plus récente et plus complexe. Par conséquent, cette partie de norme devrait s'appliquer à ces points de recharge à partir du 1er janvier 2027.

(19) Le CEN et le Cenelec ont informé la Commission que les véhicules électriques actuellement sur le marché sont uniquement équipés selon la partie de norme EN ISO 15118-2:2016. Cela a été confirmé par les experts du forum pour des transports durables. La partie de norme EN ISO 15118-2:2016 omet plusieurs fonctions et possibilités techniques pertinentes, telles que la recharge intelligente avancée, la recharge bidirectionnelle ou la gestion des contrats multiples pour le «plug-and-charge» («brancher et charger»). Ces fonctions sont couvertes par la partie de norme EN ISO 15118-20:2022. Pour cette raison, afin que les utilisateurs finaux possédant des véhicules électriques actuellement équipés selon la norme EN ISO 15118-2:2016 puissent utiliser les points de recharge pendant la durée de vie de leur véhicule, il convient que les points de recharge dans l'Union soient également tenus de se conformer à la norme EN ISO 15118-2:2016. À des fins d'interopérabilité, la coexistence des deux parties de norme EN ISO 15118-2:2016 et EN ISO 15118-20:2022 dans les infrastructures de recharge ouvertes au public devrait donc être assurée en vertu des points 2.1.1 et 2.1.2 de l'annexe II du règlement (UE) 2023/1804 jusqu'à la transition complète du marché vers la partie de norme EN ISO 15118-20:2022.

(20) Les fabricants d'équipements originels sont informés par le présent règlement des normes pertinentes qui s'appliquent aux points de recharge ouverts au public et privés. Afin de garantir une transition rapide, ils devraient tenir compte de ces normes lors de la mise sur le marché de nouveaux véhicules électriques et, lorsque cela est techniquement possible, mettre à jour les véhicules électriques existants actuellement sur le marché en les faisant passer de la norme EN ISO 15118-2:2016 à la norme EN ISO 15118-20:2022. De même, lorsque cela est techniquement possible, les exploitants de points de recharge devraient mettre à jour les points de recharge existants sur le marché afin qu'ils prennent en charge la norme EN ISO 15118-20:2022 en plus de la norme EN ISO 15118-2:2016 et d'autres solutions éventuelles de communication bas niveau telles que la modulation de largeur d'impulsions (MLI), comme décrit dans la norme EN IEC 61851-1:2019.

(21) Afin d'éviter les investissements caducs dans les infrastructures de recharge ouvertes au public et privées, les points de recharge ouverts au public existants pour les modes 3 et 4 de recharge utilisant des communications bas niveau telles que la MLI, qui sont déjà capables de communiquer avec les véhicules électriques sur le marché équipés de la norme EN ISO 15118-2:2016, devraient être exemptés de la mise en œuvre des parties 1 à 5 de la norme EN ISO 15118 ou de versions étendues ultérieures telles que la norme EN ISO 15118-20:2022. La mise à niveau des points de recharge ouverts au public existants qui utilisent la communication bas niveau pour les convertir à la communication haut niveau, comme décrit dans les normes EN ISO 15118-2 et EN ISO 15118-20, pourrait nécessiter d'importantes modifications logicielles et matérielles qui risquent d'imposer le remplacement complet de cette infrastructure opérationnelle. C'est pourquoi les parties 1 à 5 de la norme EN ISO 15118 ne devraient s'appliquer qu'aux points de recharge ouverts au public nouvellement installés ou rénovés. La partie de norme EN ISO 15118-20:2022 la plus récente ne devrait pas s'appliquer à ces points de recharge nouvellement installés ou rénovés jusqu'au 1er janvier 2027, de manière à garantir une période de transition raisonnable à ces points de recharge.

(22) En outre, pour les points de recharge privés existants destinés à la recharge en mode 2, l'utilisation de solutions de communication bas niveau telles que la MLI, qui sont déjà capables d'assurer les fonctions de recharge de base avec des prises ménagères normales et de communiquer avec les véhicules électriques sur le marché équipés selon la norme EN ISO 15118-2:2016, devrait également être exemptée de l'application des parties 1 à 5 de la norme EN ISO 15118 ou de versions étendues ultérieures telles que ISO 15118-20:2022. En effet, ces normes n'apporteraient actuellement aucune valeur ajoutée à l'utilisateur final. C'est pourquoi la partie de norme EN IEC 61851-1:2019 figurant au point 2.1.3 a) de l'annexe II du règlement (UE) 2023/1804 devrait s'appliquer aux points de recharge privés nouvellement installés ou rénovés destinés à la recharge en mode 2 à partir du 1er janvier 2027. En outre, en ce qui concerne les points de recharge privés destinés à la recharge en modes 3 et 4, lorsque des fonctionnalités de recharge avancées telles que la recharge intelligente et bidirectionnelle ne sont possibles qu'avec une communication haut niveau, la partie de norme EN ISO 15118-20:2022 figurant au point 2.1.3 b) de ladite annexe ne devrait pas s'appliquer à ces points de recharge nouvellement installés ou rénovés jusqu'au 1er janvier 2027 afin de ménager une période de transition raisonnable pour ces points de recharge.

(23) Les exploitants et les fabricants de points de recharge ouverts au public et privés destinés spécifiquement à la recharge des véhicules électriques en mode 3 et 4 devraient préparer et préconditionner leur matériel électronique et leurs logiciels à prendre dûment en charge la partie de norme EN ISO 15118-20:2022 à compter du 1er janvier 2027 dans tous les points de recharge nouvellement installés ou rénovés. La mise en œuvre globale des parties de norme EN ISO 15118-2 et EN ISO 15118-20 devrait être réalisée dans son intégralité, mais leur application devrait tenir compte des fonctionnalités obligatoires et facultatives déjà définies dans ces parties de norme, en fonction des différents cas d'utilisation et modes de recharge. Cette approche garantit la mise en œuvre sûre et interopérable des parties de norme tout en tenant dûment compte des différents scénarios opérationnels.

(24) Le concept «plug-and-charge» («brancher et charger») est une solution technologique reposant sur les parties de norme EN ISO 15118-2:2016 et EN ISO 15118-20:2022. Il prévoit une authentification et une autorisation automatiques entre le véhicule électrique et la station de recharge. Cela permet de réaliser une session de recharge sur la base d'un paiement contractuel entre l'utilisateur final et le prestataire de services de mobilité, comprenant les informations relatives à la facturation. Pour effectuer une session de recharge, tout ce que les conducteurs de véhicules électriques auront à faire est de raccorder le connecteur d'un point de recharge au véhicule électrique, et le processus démarrera automatiquement. La mise en œuvre du «plug-and-charge» («brancher et charger») à l'échelle de l'Union et le fait que les utilisateurs finaux pourront l'utiliser de manière interopérable dans l'ensemble de l'Union devraient créer des possibilités supplémentaires de simplifier le processus de recharge des véhicules électriques et d'améliorer l'expérience utilisateur de manière globale.

(25) Les exploitants de points de recharge ouverts au public peuvent décider volontairement de proposer ou non des services «plug-and-charge» («brancher et charger») ou d'autres services utiles tels que la recharge intelligente et bidirectionnelle, en fonction du niveau d'optionnalité fixé dans les parties de norme EN ISO 15118-2:2016 et EN ISO 15118-20:2022. Le «plug-and-charge» devrait être mis en œuvre de manière interopérable dans l'ensemble de l'Union afin de garantir une expérience utilisateur simple et sans discontinuité. À des fins d'interopérabilité et de sécurité à l'échelle de l'Union, tous les points de recharge ouverts au public destinés aux véhicules utilitaires légers électriques et aux véhicules utilitaires lourds électriques, lorsqu'ils ont été installés ou rénovés à partir du 1er janvier 2027 et offrent des services d'authentification et d'autorisation automatiques, tels que le «plug-and-charge» («brancher et charger»), devraient être conformes à la fois aux parties de norme EN ISO 15118-2:2016 et EN ISO 15118-20:2022. Les points de recharge ouverts au public existants qui fournissent des services d'authentification et d'autorisation automatiques avec une solution autre que le «plug-and-charge» («brancher et charger») sur la base des parties de norme EN ISO 15118-2:2016 et EN ISO 15118-20:2022 devraient avoir l'autorisation de continuer à le faire jusqu'à la transition complète du marché. Le règlement (UE) 2023/1804 devrait garantir cette mise en œuvre interopérable et sûre du «plug-and-charge».

(26) Le terme «installé» devrait s'entendre comme désignant le placement initial de tous les équipements nécessaires du point de recharge, comprenant le matériel électronique, les logiciels et les infrastructures électriques associées, telles que les raccordements électriques, les transformateurs et autres systèmes électriques, afin de permettre la recharge des véhicules électriques. Cette notion diffère de celle du déploiement du point de recharge, qui exigerait également que ce dernier soit pleinement opérationnel et disponible pour les utilisateurs finaux. Le terme «rénové» devrait s'entendre comme désignant un remplacement de grande ampleur ou un remplacement complet des équipements des points de recharge concernés. Les mises à jour régulières à des fins d'entretien, y compris le remplacement de composants spécifiques, tels que les câbles de recharge, ne devraient pas être considérées comme des rénovations. Le CEN et le Cenelec ont informé la Commission que la norme relative aux points de ravitaillement en hydrogène gazeux utilisé comme carburant par des véhicules à moteur et à l'algorithme de remplissage associé figurant à l'annexe II, points 3.1 et 3.3, du règlement (UE) 2023/1804 devrait être mise à jour en raison d'une nouvelle version de la norme. La norme EN 17127:2024 devrait s'appliquer à ces points de ravitaillement et aux algorithmes de ravitaillement associés. Le CEN et le Cenelec ont également informé la Commission de la norme qu'il est recommandé d'appliquer aux connecteurs pour les points de ravitaillement distribuant de l'hydrogène gazeux (comprimé) pour véhicules utilitaires lourds. En vertu du point 3.5 de l'annexe II du règlement (UE) 2023/1804, la norme EN 17127:2024 devrait s'appliquer à ces points de ravitaillement.

(27) Le titre du point 3.1 de l'annexe II du règlement (UE) 2023/1804 devrait également être modifié afin d'éviter l'incertitude sur le marché et de préciser qu'il s'applique aux points de ravitaillement qui distribuent de l'hydrogène (comprimé) gazeux uniquement pour les véhicules utilitaires légers. Ce changement de titre permettra de mieux différencier les spécifications techniques spécifiques pour les points de ravitaillement distribuant de l'hydrogène (comprimé) gazeux pour véhicules utilitaires légers au point 3.1 de l'annexe II et d'éviter les chevauchements avec les spécifications techniques du point 3.5 de ladite annexe pour les véhicules utilitaires lourds, tout en conservant le même champ d'application.

(28) La directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil ([5]) établit des exigences concernant les moyens nationaux dans le domaine de la cybersécurité, impose aux États membres d'adopter des stratégies nationales de cybersécurité et instaure des règles et des obligations pour la gestion des risques et le partage d'informations en matière de cybersécurité. Étant donné que la directive (UE) 2022/2555 rattache les exploitants de points de recharge aux secteurs hautement critiques, l'application de ladite directive et les exigences énoncées dans le règlement (UE) 2023/1804 devraient être complémentaires.

(29) Il y a dès lors lieu de modifier le règlement (UE) 2023/1804 en conséquence.

(30) L'article 21, paragraphe 6, du règlement (UE) 2023/1804 prévoit que les modifications de l'annexe II dudit règlement adoptées au moyen d'actes délégués doivent comprendre des périodes transitoires raisonnables avant que les dispositions qu'ils contiennent ne deviennent contraignantes. Par conséquent, le présent règlement devrait prévoir une date d'application différée générale,

A ADOPTÉ LE PRÉSENT RÈGLEMENT:

Article premier

L'annexe II du règlement (UE) 2023/1804 est modifiée conformément à l'annexe du présent règlement.

Article 2

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

Il est applicable à partir du 8 janvier 2026.

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

Fait à Bruxelles, le 2 avril 2025.

Par la Commission
La présidente
Ursula VON DER LEYEN

([5]) Directive (UE) 2022/2555 du Parlement européen et du Conseil du 14 décembre 2022 concernant des mesures destinées à assurer un niveau élevé commun de cybersécurité dans l'ensemble de l'Union, modifiant le règlement (UE) n° 910/2014 et la directive (UE) 2018/1972, et abrogeant la directive (UE) 2016/1148 (directive SRI 2) (JO L 333 du 27.12.2022, p. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

ANNEXE

L'annexe II du règlement (UE) 2023/1804 est modifiée comme suit:

1) Le point 0 suivant est inséré:

«0. Définitions

Aux fins de la présente annexe, on entend par:

a) "installé": le placement initial de tous les équipements nécessaires du point de recharge, comprenant le matériel électronique, les logiciels et les infrastructures électriques associées, telles que les raccordements électriques, les transformateurs et autres systèmes électriques, afin de permettre la recharge des véhicules électriques;

b) "rénové": un remplacement de grande ampleur ou un remplacement complet des équipements des points de recharge concernés.».

2) Les points 1.1 à 1.4 sont remplacés par le texte suivant:

«1.1. Points de recharge électrique normaux pour véhicules utilitaires légers électriques:

— Les points de recharge normaux en courant alternatif (CA) pour véhicules utilitaires légers électriques installés ou rénovés à partir du 8 janvier 2026 sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de socles de prises de courant ou de connecteurs pour véhicule de type 2 pour la recharge en mode 3, tels qu'ils sont décrits dans la norme EN IEC 62196-2:2022 ou, si leur puissance est inférieure ou égale à 3,7 kW et que leur fonction principale est la recharge de véhicules électriques en mode 2, de socles de prises de courant conformes à la norme IEC 60884-1:2022; les points de recharge normaux en courant alternatif (CA) installés avant cette date doivent rester conformes à la norme EN IEC 62196-2:2017 jusqu'à leur rénovation.

— Les points de recharge normaux en courant continu (CC) pour véhicules utilitaires légers électriques installés ou rénovés à partir du 8 janvier 2026 sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs pour véhicule du système de charge combiné de type "Combo 2" pour la recharge en mode 4, tels qu'ils sont décrits dans la norme EN IEC 62196-3:2022; les points de recharge normaux en courant continu (CC) installés avant cette date doivent rester conformes à la norme EN IEC 62196-3:2014 jusqu'à leur rénovation.

1.2. Points de recharge à haute puissance pour véhicules utilitaires légers électriques:

— Les points de recharge à haute puissance en courant alternatif (CA) pour véhicules utilitaires légers électriques installés ou rénovés à partir du 8 janvier 2026 sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs pour véhicule de type 2 pour la recharge en mode 3, tels qu'ils sont décrits dans la norme EN IEC 62196-2:2022; les points de recharge à haute puissance en courant alternatif (CA) installés avant cette date doivent rester conformes à la norme EN IEC 62196-2:2017 jusqu'à leur rénovation.

— Les points de recharge à haute puissance en courant continu (CC) pour véhicules utilitaires légers électriques installés ou rénovés à partir du 8 janvier 2026 sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs pour véhicule du système de charge combiné de type "Combo 2" pour la recharge en mode 4, tels qu'ils sont décrits dans la norme EN IEC 62196-3:2022. les points de recharge à haute puissance en courant continu (CC) installés avant cette date doivent rester conformes à la norme EN IEC 62196-3:2014 jusqu'à leur rénovation.

1.3. Points de recharge pour les véhicules électriques de catégorie L:

1.3.1. Les points de recharge ouverts au public en courant alternatif (CA) réservés aux véhicules électriques de catégorie L dont la puissance de sortie est inférieure ou égale à 3,7 kW sont équipés, à des fins d'interopérabilité, d'au moins un des dispositifs suivants:

a) socles de prise de courant ou connecteurs pour véhicule de type 3A tels qu'ils sont décrits dans la norme EN 62196-2:2022 (pour recharge en mode 3);

b) socles de prises de courant conformes à la norme IEC 60884-1:2022 (pour recharge en mode 1 ou 2).

1.3.2. Les points de recharge en courant alternatif (CA) ouverts au public réservés aux véhicules électriques de catégorie L au-dessus de 3,7 kW et installés ou rénovés à partir du 8 janvier 2026 sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de socles de prise de courant ou de connecteurs pour véhicule de type 2 pour la recharge en mode 3, tels qu'ils sont décrits dans la norme EN IEC 62196-2:2022; les points de recharge en courant alternatif (CA) ouverts au public réservés aux véhicules électriques de catégorie L au-dessus de 3,7 kW et installés avant cette date doivent rester conformes à la norme EN IEC 62196-2:2017 jusqu'à leur rénovation.

1.3.3. Les points de recharge normaux et les points de recharge à haute puissance en courant continu (CC) ouverts au public réservés aux véhicules électriques de catégorie L et installés ou rénovés à partir du 8 janvier 2026 sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs pour véhicule du système de charge combiné de type "Combo 2" pour la recharge en mode 4, tels qu'ils sont décrits dans la norme EN IEC 62196-3:2022; les points de recharge normaux et les points de recharge à haute puissance en courant continu (CC) ouverts au public et installés avant cette date doivent rester conformes à la norme EN IEC 62196-3:2014 jusqu'à leur rénovation.

1.4. Points de recharge normaux et points de recharge à haute puissance pour bus électriques:

— Les points de recharge normaux et les points de recharge à haute puissance en courant alternatif (CA) pour bus électriques installés ou rénovés à partir du 8 janvier 2026 sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs de type 2 pour la recharge en mode 3, tels qu'ils sont décrits dans la norme EN IEC 62196-2:2022; les points de recharge normaux et les points de recharge à haute puissance en courant alternatif (CA) installés avant cette date doivent rester conformes à la norme EN IEC 62196-2:2017 jusqu'à leur rénovation;

— les points de recharge normaux et les points de recharge à haute puissance en courant continu (CC) pour bus électriques installés ou rénovés à partir du 8 janvier 2026 sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs pour véhicule du système de charge combiné de type "Combo 2" pour la recharge en mode 4, tels qu'ils sont décrits dans la norme EN IEC 62196-3:2022; les points de recharge normaux et les points de recharge à haute puissance en courant continu (CC) installés avant cette date doivent rester conformes à la norme EN IEC 62196-3:2014 jusqu'à leur rénovation.».

3) Les points 1.6 et 1.7 sont remplacés par le texte suivant:

«1.6. Points de recharge à haute puissance pour véhicules utilitaires lourds électriques:

— Les points de recharge à haute puissance en courant continu (CC) destinés aux infrastructures de recharge permettant d'alimenter en électricité les véhicules utilitaires électriques tant légers que lourds sont équipés, à des fins d'interopérabilité, au minimum de connecteurs pour véhicule du système de charge combiné de type "Combo 2" pour la recharge en mode 4, tels qu'ils sont décrits dans la norme EN IEC 62196-3:2022.

1.7. Spécifications techniques relatives à la recharge sans fil statique par induction pour véhicules utilitaires légers électriques:

Les points de recharge pour véhicules utilitaires légers électriques réservés à la recharge sans fil statique par induction sont conformes, à des fins d'interopérabilité, à:

— EN IEC 61980-1:2021 "Systèmes de transfert de puissance sans fil (WPT) Pour véhicules électriques — Partie 1: Exigences générales",

— EN IEC 61980-2:2023 "Systèmes de transfert de puissance sans fil (WPT) pour véhicules électriques — Partie 2: Exigences spécifiques pour la communication et les activités des systèmes de transfert d'énergie sans fil en champ magnétique (MF-WPT)",

— EN IEC 61980-3:2022 "Systèmes de transfert de puissance sans fil (WPT) pour véhicules électriques — Partie 3: Exigences spécifiques pour les systèmes de transfert de puissance sans fil par champ magnétique (MF-WPT)".».

4) Le point 1.14 est remplacé par le texte suivant:

«1.14. Spécifications techniques relatives au réseau routier électrique pour l'alimentation électrique dynamique au niveau du sol au moyen de rails conducteurs pour véhicules utilitaires électriques tant lourds que légers:

Les infrastructures de recharge en courant alternatif (CA) et en courant continu (CC) dédiées au réseau routier électrique pour l'alimentation électrique dynamique au niveau du sol au moyen de rails conducteurs pour véhicules utilitaires électriques lourds et légers équipés de capteurs de courant au niveau du sol, afin de permettre aux véhicules routiers de collecter du courant par conduction à partir d'une piste d'alimentation intégrée dans la route, satisfont, à des fins d'interopérabilité, à:

— CLC/TS 50717:2022 "Exigences techniques relatives aux capteurs de courant pour les systèmes d'alimentation au sol sur les véhicules routiers".».

5) Le point 2.1 est remplacé par le texte suivant:

«2.1. Spécifications techniques relatives à la communication entre le véhicule électrique et le point de recharge (communication de véhicule à réseau):

2.1.1. Les points de recharge en courant alternatif (CA) et en courant continu (CC) ouverts au public pour véhicules utilitaires légers et lourds électriques installés ou rénovés à partir du 8 janvier 2026 sont conformes, à des fins d'interopérabilité, au minimum aux normes suivantes:

— EN ISO 15118-1:2019 "Véhicules routiers — Interface de communication entre véhicule et réseau électrique — Partie 1: Informations générales et définition de cas d'utilisation",

— EN ISO 15118-2:2016 "Véhicules routiers — Interface de communication entre véhicule et réseau électrique — Partie 2: Exigences du protocole d'application et du réseau",

— EN ISO 15118-3:2016 "Véhicules routiers — Interface de communication entre véhicule et réseau électrique — Partie 3: Exigences relatives à la couche physique et à la couche liaison de données",

— EN ISO 15118-4:2019 "Véhicules routiers — Interface de communication entre véhicule et réseau électrique — Partie 4: Essai de conformité du protocole d'application et du réseau",

— EN ISO 15118-5:2019 "Véhicules routiers — Interface de communication entre véhicule et réseau électrique — Partie 5: Essai de conformité relatif à la couche physique et à la couche liaison de données".

2.1.2. Les points de recharge en courant alternatif (CA) et en courant continu (CC) ouverts au public pour véhicules utilitaires légers et lourds électriques installés ou rénovés à partir du 1er janvier 2027 sont conformes, à des fins d'interopérabilité, au minimum à la norme EN ISO 15118-20:2022 "Véhicules routiers — Interface de communication entre véhicule et réseau électrique — Partie 20: Exigences des couches réseau et application de 2e génération". Lorsque ces points de recharge offrent des services d'authentification et d'autorisation automatiques, tels que le "plug-and-charge" ("brancher et charger"), ils sont conformes, à des fins d'interopérabilité et de sécurité, à la fois à la norme EN ISO 15118-2:2016 et à la norme EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3. Les points de recharge en courant alternatif (CA) et en courant continu (CC) privés pour véhicules utilitaires légers et lourds électriques installés ou rénovés à partir du 1er janvier 2027 sont conformes, à des fins d'interopérabilité, au minimum aux normes suivantes:

a) EN IEC 61851-1:2019 "Système de charge conductive pour véhicules électriques — Partie 1: Exigences générales" (pour la recharge en mode 2);

b) EN ISO 15118-20:2022 "Véhicules routiers — Interface de communication entre véhicule et réseau électrique — Partie 20: Exigences des couches réseau et application de 2e génération" (pour la recharge en mode 3 ou 4).».

6) Le point 3.1 est remplacé par le texte suivant:

«3.1. Les spécifications techniques relatives aux connecteurs pour les points de ravitaillement distribuant de l'hydrogène gazeux (comprimé) pour véhicules utilitaires légers sont conformes, à des fins d'interopérabilité, au minimum aux exigences d'interopérabilité décrites dans la norme EN 17127:2024.».

7) Le point 3.3 est remplacé par le texte suivant:

«3.3. L'algorithme de remplissage d'hydrogène est conforme aux exigences de la norme EN 17127:2024.».

8) Le point 3.5 est remplacé par le texte suivant:

«3.5. Les spécifications techniques relatives aux connecteurs pour les points de ravitaillement distribuant de l'hydrogène gazeux (comprimé) pour véhicules utilitaires lourds sont conformes, à des fins d'interopérabilité, au minimum aux exigences décrites dans la norme EN 17127:2024.».