Publicatieblad
van de Europese Unie

NL
L-serie

2025/656

18.6.2025

GEDELEGEERDE VERORDENING (EU) 2025/656 VAN DE COMMISSIE

van 2 april 2025

tot wijziging van Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad wat betreft normen voor draadloos opladen, het elektrisch wegsysteem, communicatie tussen voertuig en netwerk en waterstofvoorziening voor wegvoertuigen

DE EUROPESE COMMISSIE,

Gezien het verdrag betreffende de werking van de Europese Unie,

Gezien Verordening (EU) 2023/1804 van het Europees Parlement en de Raad van 13 september 2023 betreffende de uitrol van infrastructuur voor alternatieve brandstoffen en tot intrekking van Richtlijn 2014/94/EU ([1]), en met name artikel 21, lid 3,

Overwegende hetgeen volgt:

(1) De Commissie kan bijlage II betreffende technische specificaties bij Verordening (EU) 2023/1804 wijzigen om nieuwe technische specificaties in te voeren of verwijzingen naar de in die bijlage vastgestelde normen bij te werken ten einde volledige technische interoperabiliteit van de laad- en tankinfrastructuur mogelijk te maken op het punt van fysieke verbindingen, communicatie-uitwisselingen en toegang voor personen met beperkte mobiliteit.

(2) Krachtens artikel 21, lid 2, van Verordening (EU) 2023/1804 kan de Commissie Europese normalisatieorganisaties verzoeken om Europese normen op te stellen ter bepaling van technische specificaties betreffende de in bijlage II bij die verordening vermelde gebieden waarvoor de Commissie geen gemeenschappelijke technische specificaties heeft vastgesteld.

(3) Overeenkomstig artikel 10, lid 1, van Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad ([2]), heeft de Commissie het Europees Comité voor Normalisatie (CEN) en het Europees Comité voor elektrotechnische normalisatie (Cenelec) in 2022 verzocht passende Europese normen inzake communicatie, de stroom- en waterstofvoorziening voor het wegvervoer, het maritieme vervoer en de binnenvaart te ontwikkelen en vast te stellen (M/581) ([3]).

(4) Bij brief van 17 juli 2024 hebben het CEN en het Cenelec de Commissie meegedeeld dat verscheidene normalisatiewerkzaamheden waren afgerond. Het CEN en het Cenelec hebben de Commissie aanbevolen die normen op te nemen in het desbetreffende rechtskader van de Unie. De in bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804 vermelde technische specificaties moeten met die aanbevelingen rekening houden.

(5) Om een naadloos gebruik van voertuigen op alternatieve brandstoffen in de hele Unie mogelijk te maken, moeten de technische bepalingen voor "interoperabiliteit" strikt betrekking hebben op de capaciteit van zowel openbaar toegankelijke als particuliere laad- en tankpunten voor alternatieve brandstoffen om energie te leveren die compatibel is met alle relevante voertuigtechnologieën.

(6) De technische specificaties voor gelijkstroomlaadpunten (DC) met normaal vermogen voor elektrische voertuigen zijn momenteel opgenomen in punt 1.2 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804, dat betrekking heeft op technische specificaties voor laadpunten met hoog vermogen, terwijl die moeten worden opgenomen in punt 1.1 van bijlage II. De titels van de punten 1.1 en 1.2 moeten ook worden gewijzigd om te verduidelijken dat ze uitsluitend van toepassing zijn op lichte elektrische voertuigen.

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

([2]) Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad van 25 oktober 2012 betreffende Europese normalisatie, tot wijziging van de Richtlijnen 89/686/EEG en 93/15/EEG van de Raad alsmede de Richtlijnen 94/9/EG, 94/25/EG, 95/16/EG, 97/23/EG, 98/34/EG, 2004/22/EG, 2007/23/EG, 2009/23/EG en 2009/105/EG van het Europees Parlement en de Raad en tot intrekking van Beschikking 87/95/EEG van de Raad en Besluit nr. 1673/2006/EG van het Europees Parlement en de Raad (PB L 316 van 14.11.2012, blz. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj).

([3]) Uitvoeringsbesluit van de Commissie over een normalisatieverzoek aan de Europese normalisatie-instellingen inzake communicatie, de stroom- en waterstofvoorziening voor het wegvervoer, het maritieme vervoer en de binnenvaart ter ondersteuning van Richtlijn 2014/94/EU en de geplande revisie daarvan in het kader van het "Fit for 55"-pakket (M/581) C(2022) 1710.

(7) Het CEN en het Cenelec hebben de Commissie meegedeeld dat de normen voor oplaadpunten met normaal en hoog vermogen voor elektrische voertuigen die zijn opgenomen in de punten 1.1 en 1.2 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804, moeten worden bijgewerkt als gevolg van een wijziging van de titel. De verwijzing naar "uitwisselbaarheidseisen", die niet in de norm werden behandeld, moet worden vervangen door "aansluitbaarheidseisen". De nieuwe versies van de relevante delen van de norm die ten minste van toepassing moeten zijn op die nieuw geïnstalleerde of gerenoveerde laadpunten, zijn EN IEC 62196-2:2022 en EN IEC 62196-3:2022. Om eventuele vervanging van momenteel functionerende hardware te vermijden, moeten bestaande laadpunten met normaal en hoog vermogen blijven voldoen aan de relevante normdelen EN IEC 62196-2:2017 en EN IEC 62196-3:2014 totdat ze worden gerenoveerd.

(8) In normdeel EN IEC 61851-1:2019 worden vier mogelijke laadmodi beschreven (1, 2, 3 en 4). Die laadmodi bieden belangrijke operationele kenmerken, functies en technische voorwaarden met betrekking tot het laadpunt, zoals aspecten van elektrische veiligheid en operationele kenmerken waaraan elektrische voertuigen moeten voldoen om veilig en met succes te laden. Voor een gemakkelijke interpretatie door de markt moeten de verschillende laadmodi die verband houden met de in bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804 vastgestelde normen voor laadpunten, in die verordening worden opgenomen, samen met de desbetreffende normen.

(9) Het CEN en het Cenelec hebben de Commissie meegedeeld dat ter wille van de interoperabiliteit moet worden toegestaan dat particuliere wisselstroomlaadpunten (AC) met normaal vermogen voor elektrische voertuigen ook zijn uitgerust met contactdozen voor laadmodus 2 die voldoen aan normdeel IEC 60884-1:2022. Deel 1 van die norm moet van toepassing zijn op stekkers en vaste of draagbare contactdozen voor uitsluitend opladen met wisselstroom, bestemd voor huishoudelijke en soortgelijke doeleinden, zowel binnenshuis als buitenshuis, waarbij modus 2 een bedienings- en beveiligingsinrichting in de kabel (IC-CPD) omvat die bescherming, controle en een veilige stroominstelling waarborgt.

(10) De definitie van "laadpunt" in artikel 2, punt (48), van Verordening (EU) 2023/1804 heeft betrekking op apparaten met een laadvermogen lager dan of gelijk aan 3,7 kW die in de eerste plaats bedoeld zijn voor het laden van elektrische voertuigen in modus 2. Die apparaten moeten daarom ook worden opgenomen in punt 1.1 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804. Ter wille van de interoperabiliteit moeten particuliere wisselstroomlaadpunten met normaal vermogen die in de eerste plaats bedoeld zijn voor het laden van elektrische voertuigen, ten minste zijn uitgerust met type-2-contactdozen of -voertuigconnectoren voor laadmodus 3, zoals beschreven in EN IEC 62196-2:2022. Als hun laadvermogen lager is dan of gelijk is aan 3,7 kW en ze in de eerste plaats bedoeld zijn voor het uitsluitend laden van elektrische voertuigen in modus 2, moeten ze ten minste zijn uitgerust met contactdozen voor laadmodus 2 die voldoen aan IEC 60884-1:2022.

(11) Het CEN en het Cenelec hebben de Commissie meegedeeld dat de normen voor laadpunten voor elektrische voertuigen van categorie L die zijn opgenomen in de punten 1.3, a) en b), van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804, moeten worden bijgewerkt. Voor de norm in punt 1.3, a), is de actualisering noodzakelijk vanwege een wijziging van de titel ter vervanging van de verwijzing naar "uitwisselbaarheidseisen". Voor de norm in punt 1.3, b), is de actualisering noodzakelijk voor de opname van verschillende technische verbeteringen, waaronder het vervangen van de verwijzing naar "uitwisselbaarheidseisen", die niet in de norm werden behandeld, door "aansluitbaarheidseisen". De nieuwe versies van de desbetreffende normdelen zijn EN IEC 62196-2:2022 en IEC 60884-1:2022. De titel van punt 1.3 moet ook worden gewijzigd om te verduidelijken dat dit punt in het kader van Verordening (EU) 2023/1804 uitsluitend van toepassing is op elektrische voertuigen van categorie L. Omdat bij deze verordening de titels van de punten 1.1 en 1.2 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804 worden gewijzigd, moeten de relevante normdelen voor wissel- en gelijkstroomlaadpunten met normaal en hoog vermogen die van toepassing zijn op elektrische voertuigen van categorie L, ook worden vermeld in punt 1.3 van die bijlage omdat ze voor die voertuigen toepasselijk blijven. Om eventuele vervanging van momenteel functionerende hardware te vermijden, moet bij de overgang van die normdelen naar de nieuwe versies EN IEC 62196-2:2022 en EN IEC 62196-3:2022 voor nieuw geïnstalleerde en gerenoveerde laadpunten zoals vermeld in de punten 1.3.2 en 1.3.3 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804 dezelfde aanpak worden gevolgd als voor de laadpunten in de punten 1.1 en 1.2 van die bijlage. De wijzigingen van de titels en het toepassingsgebied van de punten 1.1, 1.2 en 1.3 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804 zijn noodzakelijk om tot een duidelijker presentatie van de toepasselijke normen per voertuigcategorie te komen.

(12) Laden van elektrische voertuigen in modus 2 moet in elke lidstaat mogelijk zijn met een standaardcontactdoos. Daarom moet conformiteit van laadpunten met contactdozen van normdeel IEC 60884-1:2022, zoals vereist krachtens de punten 1.1 en 1.3, b), van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804, worden gewaarborgd als de contactdozen van de laadpunten voldoen aan het nationale systeem, gebaseerd normdeel IEC 60884-1:2022, van de lidstaat waar het laadpunt wordt geïnstalleerd. Producten, met inbegrip van contactdozen voor elektrisch laden, moeten voldoen aan Verordening (EU) 2023/988 van het Europees Parlement en de Raad ([4]).

(13) Het CEN en het Cenelec hebben de Commissie meegedeeld dat de normen voor laadpunten met normaal en hoog vermogen voor elektrische bussen die zijn opgenomen in punt 1.4 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804, moeten worden bijgewerkt als gevolg van een wijziging van de titel. De verwijzing naar "uitwisselbaarheidseisen", die niet in de norm werden behandeld, moet worden vervangen door "aansluitbaarheidseisen". De nieuwe versies voor de relevante delen van de normen die ten minste van toepassing moeten zijn op die nieuw geïnstalleerde of gerenoveerde laadpunten zijn EN IEC 62196-2:2022 en EN IEC 62196-3:2022. Om eventuele vervanging van momenteel functionerende hardware te vermijden, moeten bestaande laadpunten met normaal en hoog vermogen blijven voldoen aan de relevante normdelen EN IEC 62196-2:2017 en EN IEC 62196-3:2014 totdat ze worden gerenoveerd.

(14) Omdat de uitrol van laadinfrastructuur voor zware elektrische voertuigen al aan de gang is, moeten relevante gemeenschappelijke technische specificaties worden vastgesteld om de interoperabiliteit van die infrastructuur te waarborgen. In afwachting van de vaststelling van de relevante definitieve normen met de technische specificaties voor het Megawatt Charging System (MCS), moet de interoperabiliteit worden gewaarborgd van laadinfrastructuur die elektriciteit kan leveren aan zowel lichte als zware elektrische voertuigen. Daartoe moeten gelijkstroom-laadpunten met hoog vermogen voor lichte en zware elektrische voertuigen overeenkomstig punt 1.6 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804 worden uitgerust met voertuigconnectoren van het gecombineerde "Combo 2"-laadsysteem voor laadmodus 4, zoals beschreven in normdeel EN IEC 62196-3:2022. Die norm mag echter niet van toepassing zijn op laadinfrastructuur die uitsluitend bestemd is voor zware bedrijfsvoertuigen en uitsluitend is uitgerust met het MCS, omdat de desbetreffende technische specificaties in Verordening (EU) 2023/1804 zullen worden opgenomen zodra de normalisatiewerkzaamheden voor het MCS zijn afgerond.

(15) Het CEN en het Cenelec hebben de Commissie in kennis gesteld van de aanbevolen normen voor laadpunten voor inductief statisch draadloos laden van lichte elektrische voertuigen. Overeenkomstig punt 1.7 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804 moeten de normdelen EN IEC 61980-1:2021, EN IEC 61980-2:2023 en EN IEC 61980-3:2022 van toepassing zijn op die laadpunten.

(16) Om de veilige, betrouwbare en interoperabele marktimplementatie van de delen 1, 2 en 3 van norm EN IEC 61980 te ondersteunen, zijn de prototypes van systemen voor draadloze stroomoverdracht (WPT) die zijn ontwikkeld voor inductief statisch draadloos laden van lichte elektrische voertuigen, overeenkomstig de in die delen van de norm vastgestelde methoden getest door het JRC van de Commissie. De testresultaten bevestigen dat de prototypes van het WPT-systeem voldoen aan de grenswaarden van de delen 1, 2 en 3 van norm EN IEC 61980 en dat het dus passend is die norm in Verordening (EU) 2023/1804 op te nemen.

(17) Het CEN en het Cenelec hebben de Commissie in kennis gesteld van de aanbevolen normen voor laadinfrastructuur voor dynamische stroomvoorziening via geleidende rails in het wegdek voor lichte en zware elektrische voertuigen. Technische specificatie CLC/TS 50717:2022 moet van toepassing zijn op dergelijke laadinfrastructuur.

(18) Het CEN en het Cenelec hebben de Commissie in kennis gesteld van de aanbevolen normen die moeten worden toegepast op openbaar toegankelijke laadpunten voor de communicatie-interface tussen voertuig en netwerk voor wegvoertuigen, en die moeten worden vastgesteld in punt 2.1 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804. De normdelen EN ISO 15118-1:2019, EN ISO 15118-2:2016, EN ISO 15118-3:2016, EN ISO 15118-4:2019 en EN ISO 15118-5:2019 moeten ten minste van toepassing zijn op die nieuw geïnstalleerde of gerenoveerde laadpunten. Daarnaast hebben het CEN en het Cenelec aanbevolen dat openbaar toegankelijke laadpunten voor de communicatie-interface tussen voertuig en netwerk voor wegvoertuigen die vanaf 1 januari 2027 worden geïnstalleerd of gerenoveerd, ten minste ook moeten voldoen aan normdeel EN ISO 15118-20:2022. Bovendien

([4]) Verordening (EU) 2023/988 van het Europees Parlement en de Raad van 10 mei 2023 inzake algemene productveiligheid, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 1025/2012 van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn (EU) 2020/1828 van het Europees Parlement en de Raad, en tot intrekking van Richtlijn 2001/95/EG van het Europees Parlement en de Raad en Richtlijn 87/357/EEG van de Raad (PB L 135 van 23.5.2023, blz. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj).

moeten de particuliere laadpunten voor de communicatie-interface tussen voertuig en netwerk voor wegvoertuigen die vanaf 1 januari 2027 worden geïnstalleerd of gerenoveerd, ten minste voldoen aan normdeel EN IEC 61851-1:2019 voor laadmodus 2 en aan normdeel EN ISO 15118-20:2022 voor laadmodus 3 of 4. Het is passend om te voorzien in een redelijke overgangsperiode voor laadpunten die moeten voldoen aan het nieuwere en complexere normdeel EN ISO 15118-20:2022. Daarom moet dat normdeel op die laadpunten van toepassing zijn vanaf 1 januari 2027.

(19) Het CEN en het Cenelec hebben de Commissie meegedeeld dat de elektrische voertuigen die momenteel op de markt zijn, alleen zijn uitgerust met normdeel EN ISO 15118-2:2016. Dat werd bevestigd door deskundigen van het Forum voor duurzaam vervoer. In normdeel EN ISO 15118-2:2016 ontbreken verschillende relevante kenmerken en technische mogelijkheden, zoals geavanceerd slim opladen, tweerichtingsladen of multicontractverwerking voor plug & charge. Die kenmerken vallen onder normdeel EN ISO 15118-20:2022. Om te waarborgen dat eindgebruikers met elektrische voertuigen die momenteel met EN ISO 15118-2:2016 zijn uitgerust, laadpunten kunnen gebruiken tijdens de levensduur van hun voertuigen, is het derhalve passend dat laadpunten in de Unie ook moeten voldoen aan EN ISO 15118-2:2016. Ter wille van de interoperabiliteit moet daarom worden gewaarborgd dat de normdelen EN ISO 15118-2:2016 en EN ISO 15118-20:2022 in openbaar toegankelijke laadinfrastructuur naast elkaar bestaan overeenkomstig de punten 2.1.1 en 2.1.2 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804, totdat de markt volledig is overgestapt op norm EN ISO 15118-20:2022.

(20) Fabrikanten van originele uitrusting worden met deze verordening geïnformeerd over de desbetreffende normen die van toepassing zijn op openbaar toegankelijke en particuliere laadpunten. Om een snelle overgang te waarborgen, moeten zij met die normen rekening houden als ze nieuwe elektrische voertuigen op de markt brengen en, indien technisch mogelijk, bestaande elektrische voertuigen die momenteel in de handel zijn, updaten van EN ISO 15118-2:2016 naar EN ISO 15118-20:2022. Evenzo moeten exploitanten van laadpunten, als dat technisch mogelijk is, bestaande laadpunten op de markt updaten zodat die EN ISO 15118-20:2022 ondersteunen, naast EN ISO 15118-2:2016 en andere potentiële bestaande oplossingen voor communicatie op laag niveau, zoals impulsduurmodulatie (PWM), zoals beschreven in EN IEC 61851-1:2019.

(21) Om te vermijden dat investeringen in openbare en particuliere laadinfrastructuur mislukken, moeten bestaande openbaar toegankelijke laadpunten voor laadmodus 3 en 4 die gebruikmaken van communicatie op laag niveau zoals PWM, en die al kunnen communiceren met op de markt gebrachte elektrische voertuigen die zijn uitgerust met EN ISO 15118-2:2016, worden vrijgesteld van de toepassing van de delen 1 tot en met 5 van norm EN ISO 15118 of latere uitgebreide versies zoals EN ISO 15118-20:2022. Om bestaande openbaar toegankelijke laadpunten die gebruikmaken van communicatie op laag niveau te upgraden naar communicatie op hoog niveau, zoals beschreven in EN ISO 15118-2 en EN ISO 15118-20, is het mogelijk dat de software en hardware aanzienlijk moeten worden gewijzigd, waardoor het onvermijdelijk kan worden om de functionerende infrastructuur volledig te vervangen. Daarom mogen de delen 1 tot en met 5 van norm EN ISO 15118 alleen van toepassing zijn op nieuw geïnstalleerde of gerenoveerde openbaar toegankelijke laadpunten. Het recentste normdeel EN ISO 15118-20:2022 mag tot 1 januari 2027 niet van toepassing zijn op dergelijke nieuw geïnstalleerde of gerenoveerde laadpunten, zodat voor die laadpunten in een redelijke overgangsperiode wordt voorzien.

(22) Voor bestaande particuliere laadpunten voor laadmodus 2 moeten bovendien bestaande oplossingen voor communicatie op laag niveau, zoals PWM, die al voorzien in basislaadfuncties met normale huishoudelijke stopcontacten en kunnen communiceren met op de markt gebrachte elektrische voertuigen die zijn uitgerust met EN ISO 15118-2:2016, ook worden vrijgesteld van de toepassing van de delen 1 tot en met 5 van norm EN ISO 15118 of latere uitgebreide versies zoals ISO 15118-20:2022. Die normen zouden momenteel immers geen extra waarde voor de eindgebruiker opleveren. Daarom moet normdeel EN IEC 61851-1:2019, dat is opgenomen in punt 2.1.3, a), van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804, vanaf 1 januari 2027 van toepassing zijn op nieuw geïnstalleerde of gerenoveerde particuliere laadpunten voor laadmodus 2. Bovendien mag, met betrekking tot particuliere laadpunten voor laadmodus 3 en 4, waar geavanceerde laadfuncties zoals slim en tweerichtingsladen alleen mogelijk zijn met communicatie op hoog niveau, normdeel EN ISO 15118-20:2022, zoals opgenomen in punt 2.1.3, b), van die bijlage, tot 1 januari 2027 niet van toepassing zijn op dergelijke nieuw geïnstalleerde of gerenoveerde laadpunten, zodat wordt voorzien in een redelijke overgangsperiode voor die laadpunten.

(23) Exploitanten en fabrikanten van zowel openbaar toegankelijke als particuliere laadpunten die specifiek bedoeld zijn voor het laden van elektrische voertuigen in modus 3 en 4, moeten hun hardware en software vanaf 1 januari 2027 voorbereiden en geschikt maken om normdeel EN ISO 15118-20:2022 naar behoren te ondersteunen in alle nieuw geïnstalleerde of gerenoveerde laadpunten. De algemene toepassing van normdelen EN ISO 15118-2 en EN ISO 15118-20 moet volledig worden uitgevoerd en bij de toepassing ervan moet rekening worden gehouden met de verplichte en facultatieve functionaliteiten die al in die normdelen zijn gedefinieerd, voor zover relevant voor de verschillende gebruiksgevallen en wijzen van opladen. Die aanpak waarborgt de veilige en interoperabele toepassing van de normdelen en houdt tegelijk rekening met de verschillende operationele scenario's.

(24) Plug & charge is een technologische oplossing die mogelijk wordt gemaakt door normdelen EN ISO 15118-2:2016 en EN ISO 15118-20:2022. Dit zorgt voor automatische authenticatie en autorisatie tussen het elektrisch voertuig en het laadstation. Een laadsessie kan daardoor gebeuren op basis van een contractuele betaling tussen de eindgebruiker en de aanbieder van mobiliteitsdiensten, met inbegrip van factureringsinformatie. Bestuurders van elektrische voertuigen hoeven de connector van een laadpunt alleen nog op het elektrisch voertuig aan te sluiten, waarna de laadsessie automatisch begint. De invoering van plug & charge en de mogelijkheid voor eindgebruikers om de technologie op interoperabele wijze te gebruiken in de hele Unie, moet zorgen voor extra kansen om het laadproces van elektrische voertuigen te vereenvoudigen en de algemene gebruikerservaring te verbeteren.

(25) Exploitanten van openbaar toegankelijke laadpunten kunnen vrijwillig beslissen of zij plug & charge of andere relevante diensten zoals slim en tweerichtingsladen aanbieden in overeenstemming met het optionaliteitsniveau dat is vastgesteld in de normdelen EN ISO 15118-2:2016 en EN ISO 15118-20:2022. Plug & charge moet in de hele Unie op interoperabele wijze worden ingevoerd om een eenvoudige en naadloze gebruikerservaring te bieden. Met het oog op Uniebrede interoperabiliteit en beveiliging moeten alle openbaar toegankelijke wissel- en gelijkstroom-laadpunten voor lichte en zware elektrische voertuigen die vanaf 1 januari 2027 worden geïnstalleerd of gerenoveerd en die automatische authenticatie- en autorisatiediensten zoals plug & charge aanbieden, voldoen aan zowel EN ISO 15118-2:2016 als EN ISO 15118-20:2022. Bestaande openbaar toegankelijke laadpunten die andere automatische authenticatie- en autorisatiediensten bieden dan plug & charge op basis van EN ISO 15118-2:2016 en EN ISO 15118-20:2022, moet worden toegestaan dat te blijven doen totdat de markt volledig is overgestapt. Verordening (EU) 2023/1804 moet een interoperabele en veilige invoering van plug & charge waarborgen.

(26) De term "geïnstalleerd" moet worden opgevat als de eerste plaatsing van alle relevante laadpuntapparatuur, met inbegrip van hardware, software en bijbehorende elektrische infrastructuur, zoals aansluitingen voor elektriciteits-voorziening, transformatoren en andere elektrische systemen, om het opladen van elektrische voertuigen mogelijk te maken. Dit verschilt van de ingebruikname van het laadpunt, waarvoor het ook volledig operationeel en beschikbaar moet zijn voor eindgebruikers. De term "gerenoveerd" moet worden opgevat als een ingrijpende of volledige vervanging van relevante laadpuntapparatuur. Regelmatige onderhoudsupdates, met inbegrip van de vervanging van specifieke onderdelen zoals oplaadkabels, mogen niet als renovatie worden beschouwd. Het CEN en het Cenelec hebben de Commissie meegedeeld dat de in de punten 3.1 en 3.3 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804 opgenomen norm voor tankpunten voor gasvormige waterstof die als brandstof aan boord van motorvoertuigen wordt gebruikt en het bijbehorende tankalgoritme, moeten worden bijgewerkt omdat er een nieuwe versie van de norm is uitgebracht. Norm EN 17127:2024 moet van toepassing zijn op die tankpunten en de bijbehorende tankalgoritmen. Het CEN en het Cenelec hebben de Commissie ook in kennis gesteld van de aanbevolen norm voor connectoren voor tankpunten die gasvormige (gecomprimeerde) waterstof voor zware bedrijfsvoertuigen leveren. Overeenkomstig punt 3.5 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804 moet norm EN 17127:2024 van toepassing zijn op die tankpunten.

(27) De titel van punt 3.1 van bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804 moet ook worden gewijzigd om onzekerheid op de markt te vermijden en te verduidelijken dat het punt van toepassing is op tankpunten die uitsluitend gasvormige (gecomprimeerde) waterstof leveren voor lichte voertuigen. Die wijziging van de titel zal zorgen voor een betere differentiatie van de specifieke technische specificaties in punt 3.1 van bijlage II voor tankpunten die gasvormige (gecomprimeerde) waterstof leveren voor lichte voertuigen, en overlappingen vermijden met de technische specificaties voor zware bedrijfsvoertuigen in punt 3.5 van die bijlage, met behoud van hetzelfde toepassingsgebied.

(28) Richtlijn (EU) 2022/2555 van het Europees Parlement en de Raad ([5]) bevat vereisten met betrekking tot nationale capaciteit op het gebied van cyberbeveiliging, verplicht de lidstaten om nationale cyberbeveiligingsstrategieën vast te stellen en voert regels en verplichtingen in voor risicobeheer en informatie-uitwisseling op het gebied van cyberbeveiliging. Aangezien exploitanten van laadpunten volgens Richtlijn (EU) 2022/2555 tot een zeer kritieke sector behoren, moeten de toepassing van die richtlijn en de vereisten van Verordening (EU) 2023/1804 complementair zijn.

(29) Verordening (EU) 2023/1804 moet daarom dienovereenkomstig worden gewijzigd.

(30) Artikel 21, lid 6, van Verordening (EU) 2023/1804 vereist dat bij gedelegeerde handelingen vastgestelde wijzigingen van bijlage II bij die verordening voorzien in redelijke overgangsperioden alvorens de daarin opgenomen bepalingen bindend worden. Daarom moet deze verordening voorzien in een algemene uitgestelde datum van toepassing,

HEEFT DE VOLGENDE VERORDENING VASTGESTELD:

Artikel 1

Bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804 wordt gewijzigd overeenkomstig de bijlage bij de onderhavige verordening.

Artikel 2

Deze verordening treedt in werking op de twintigste dag na die van de bekendmaking ervan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*.

Ze is van toepassing met ingang van 8 januari 2026.

Deze verordening is verbindend in al haar onderdelen en is rechtstreeks toepasselijk in elke lidstaat.

Gedaan te Brussel, 2 april 2025.

Voor de Commissie
De voorzitter
Ursula VON DER LEYEN

([5]) Richtlijn (EU) 2022/2555 van het Europees Parlement en de Raad van 14 december 2022 betreffende maatregelen voor een hoog gezamenlijk niveau van cyberbeveiliging in de Unie, tot wijziging van Verordening (EU) nr. 910/2014 en Richtlijn (EU) 2018/1972 en tot intrekking van Richtlijn (EU) 2016/1148 (NIS 2-richtlijn) (PB L 333 van 27.12.2022, blz. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

BIJLAGE

Bijlage II bij Verordening (EU) 2023/1804 wordt als volgt gewijzigd:

(1) het volgende punt 0 wordt ingevoegd:

"0. Definities:

Voor de toepassing van deze bijlage gelden de volgende definities:

(a) "geïnstalleerd": de eerste plaatsing van alle relevante laadpuntapparatuur, met inbegrip van hardware, software en bijbehorende elektrische infrastructuur, zoals aansluitingen voor elektriciteitsvoorziening, transformatoren en andere elektrische systemen, om het opladen van elektrische voertuigen mogelijk te maken;

(b) "gerenoveerd": een ingrijpende of volledige vervanging van relevante laadpuntapparatuur.";

(2) de punten 1.1 tot en met 1.4 worden vervangen door:

"1.1. Laadpunten met normaal vermogen voor lichte elektrische voertuigen:

— wisselstroomlaadpunten (AC) met normaal vermogen voor lichte elektrische voertuigen die geïnstalleerd of gerenoveerd worden met ingang van 8 januari 2026 moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste zijn uitgerust met contactdozen of voertuigconnectoren van type 2 voor laadmodus 3, zoals beschreven in norm EN IEC 62196-2:2022, of, als het vermogen ervan lager dan of gelijk aan 3,7 kW is en het hoofddoel het laden van elektrische voertuigen in modus 2 is, met contactdozen die voldoen aan norm IEC 60884-1:2022; wisselstroomlaadpunten (AC) met normaal vermogen die vóór die datum zijn geïnstalleerd, blijven aan norm EN IEC 62196-2:2017 voldoen totdat ze worden gerenoveerd;

— gelijkstroomlaadpunten (DC) met normaal vermogen voor lichte elektrische voertuigen die geïnstalleerd of gerenoveerd worden met ingang van 8 januari 2026 moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste zijn uitgerust met voertuigconnectoren van het gecombineerd laadsysteem "Combo 2" voor laadmodus 4, zoals beschreven in norm EN IEC 62196-3:2022; gelijkstroomlaadpunten (DC) met normaal vermogen die vóór die datum zijn geïnstalleerd, blijven aan norm EN IEC 62196-3:2014 voldoen totdat ze worden gerenoveerd.

1.2. Laadpunten met hoog vermogen voor lichte elektrische voertuigen:

— wisselstroomlaadpunten (AC) met hoog vermogen voor lichte elektrische voertuigen die geïnstalleerd of gerenoveerd worden met ingang van 8 januari 2026 moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste zijn uitgerust met voertuigconnectoren van type 2 voor laadmodus 3, zoals beschreven in norm EN IEC 62196-2:2022; wisselstroomlaadpunten (AC) met hoog vermogen die vóór die datum zijn geïnstalleerd, blijven aan norm EN IEC 62196-2:2017 voldoen totdat ze worden gerenoveerd;

— gelijkstroomlaadpunten (DC) met hoog vermogen voor lichte elektrische voertuigen die geïnstalleerd of gerenoveerd worden met ingang van 8 januari 2026 moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste zijn uitgerust met voertuigconnectoren van het gecombineerd laadsysteem "Combo 2" voor laadmodus 4, zoals beschreven in norm EN IEC 62196-3:2022; gelijkstroomlaadpunten (DC) met hoog vermogen die vóór die datum zijn geïnstalleerd, blijven aan norm EN IEC 62196-3:2014 voldoen totdat ze worden gerenoveerd.

1.3. Laadpunten voor elektrische voertuigen van categorie L:

1.3.1. Openbaar toegankelijke wisselstroomlaadpunten (AC) voor elektrische voertuigen van categorie L met een vermogen dat minder dan of gelijk aan 3,7 kW is, moeten ter wille van de interoperabiliteit met ten minste één van de volgende zaken zijn uitgerust:

(a) contactdozen of voertuigconnectoren van type 3A, zoals beschreven in norm EN IEC 62196-2:2022 (voor laadmodus 3);

(b) contactdozen die voldoen aan norm IEC 60884-1:2022 (voor laadmodus 1 of 2).

1.3.2. Openbaar toegankelijke wisselstroomlaadpunten (AC) voor elektrische voertuigen van categorie L met een vermogen van meer dan 3,7 kW die geïnstalleerd of gerenoveerd worden met ingang van 8 januari 2026 moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste zijn uitgerust met contactdozen of voertuigconnectoren van type 2 voor laadmodus 3, zoals beschreven in norm EN IEC 62196-2:2022; openbaar toegankelijke wisselstroomlaadpunten (AC) voor elektrische voertuigen van categorie L met een vermogen van meer dan 3,7 kW die vóór die datum zijn geïnstalleerd, blijven aan norm EN IEC 62196-2:2017 voldoen totdat ze worden gerenoveerd.

1.3.3. Openbaar toegankelijke gelijkstroomlaadpunten (DC) met normaal vermogen en met hoog vermogen voor elektrische voertuigen van categorie L die geïnstalleerd of gerenoveerd worden met ingang van 8 januari 2026 moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste zijn uitgerust met voertuigconnectoren van het gecombineerd laadsysteem "Combo 2" voor laadmodus 4, zoals beschreven in norm EN IEC 62196-3:2022; openbaar toegankelijke gelijkstroomlaadpunten (DC) met normaal vermogen en met hoog vermogen die vóór die datum zijn geïnstalleerd, blijven aan norm EN IEC 62196-3:2014 voldoen totdat ze worden gerenoveerd.

1.4. Laadpunten met normaal vermogen en laadpunten met hoog vermogen voor elektrische bussen:

— wisselstroomlaadpunten (AC) met normaal vermogen en met hoog vermogen voor elektrische bussen die geïnstalleerd of gerenoveerd worden met ingang van 8 januari 2026 moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste zijn uitgerust met connectoren van type 2 voor laadmodus 3, zoals beschreven in norm EN IEC 62196-2:2022; wisselstroomlaadpunten (AC) met normaal vermogen en met hoog vermogen die vóór die datum zijn geïnstalleerd, blijven aan norm EN IEC 62196-2:2017 voldoen totdat ze worden gerenoveerd;

— gelijkstroomlaadpunten (DC) met normaal vermogen en met hoog vermogen voor elektrische bussen die geïnstalleerd of gerenoveerd worden met ingang van 8 januari 2026 moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste zijn uitgerust met voertuigconnectoren van het gecombineerd laadsysteem "Combo 2" voor laadmodus 4, zoals beschreven in norm EN IEC 62196-3:2022; gelijkstroomlaadpunten (DC) met normaal vermogen en met hoog vermogen die vóór die datum zijn geïnstalleerd, blijven aan norm EN IEC 62196-3:2014 voldoen totdat ze worden gerenoveerd.";

(3) de punten 1.6 en 1.7 worden vervangen door:

"1.6. Laadpunten met hoog vermogen voor zware elektrische voertuigen:

— gelijkstroomlaadpunten (DC) met hoog vermogen voor laadinfrastructuur die elektriciteit kan leveren aan zowel lichte als zware elektrische voertuigen, moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste zijn uitgerust met voertuigconnectoren van het gecombineerd laadsysteem "Combo 2" voor laadmodus 4, zoals beschreven in norm EN IEC 62196-3:2022.

1.7. Technische specificaties betreffende inductief statisch draadloos laden van lichte elektrische voertuigen:

Laadpunten voor inductief statisch draadloos laden van lichte elektrische voertuigen moeten ter wille van de interoperabiliteit voldoen aan:

— 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) punt 1.14 wordt vervangen door:

"1.14. Technische specificaties betreffende elektrische wegsystemen voor dynamische stroomvoorziening van lichte en zware elektrische voertuigen via geleidende rails in het wegdek:

Laadinfrastructuur voor wisselstroom (AC) en gelijkstroom (DC) bestemd voor elektrische wegsystemen (ERS) voor dynamische stroomvoorziening via geleidende rails in het wegdek voor lichte en zware elektrische voertuigen die zijn uitgerust met apparatuur voor het afnemen van stroom uit het wegdek, teneinde het voor wegvoertuigen mogelijk te maken om geleidingsstroom af te nemen van een in het wegdek ingebouwd geleidespoor, moet ter wille van de interoperabiliteit voldoen aan:

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

(5) punt 2.1 wordt vervangen door:

"2.1. Technische specificaties betreffende communicatie tussen het elektrisch voertuig en het laadpunt (communicatie tussen voertuig en netwerk):

2.1.1. Openbaar toegankelijke laadpunten voor wisselstroom (AC) en gelijkstroom (DC) voor lichte en zware elektrische voertuigen die geïnstalleerd of gerenoveerd worden met ingang van 8 januari 2026 moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste voldoen aan de volgende normen:

— EN ISO 15118-1:2019 Wegvoertuigen — Communicatie-interface tussen voertuig en elektriciteitsnetwerk — Deel 1: Algemene informatie en definitie van gebruik;

— EN ISO 15118-2:2016 Wegvoertuigen — Communicatie-interface tussen voertuig en elektriciteitsnetwerk — Deel 2: Netwerk- en applicatieprotocoleisen;

— EN ISO 15118-3:2016 Wegvoertuigen — Communicatie-interface tussen voertuig en elektriciteitsnetwerk — Deel 3: Eisen aan de fysieke en gegevensverbindingslaag;

— EN ISO 15118-4:2019 Wegvoertuigen — Communicatie-interface tussen voertuig en elektriciteitsnetwerk — Deel 4: Conformiteitsbeproeving voor netwerk- en applicatieprotocol;

— EN ISO 15118-5:2019 Wegvoertuigen — Communicatie-interface tussen voertuig en elektriciteitsnetwerk — Deel 5: Conformiteitsbeproeving voor fysieke laag en gegevensverbindingslaag.

2.1.2. Openbaar toegankelijke laadpunten voor wisselstroom (AC) en gelijkstroom (DC) voor lichte en zware elektrische voertuigen die vanaf 1 januari 2027 worden geïnstalleerd of gerenoveerd, moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste voldoen aan norm EN ISO 15118-20:2022 Wegvoertuigen — Communicatie-interface tussen voertuig en elektriciteitsnetwerk — Deel 20: Netwerklaag- en applicatielaageisen van de 2e generatie. Als dergelijke laadpunten automatische authenticatie- en autorisatiediensten aanbieden, zoals plug & charge, voldoen ze ter wille van interoperabiliteit en beveiliging aan zowel norm EN ISO 15118-2:2016 als norm EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3. Particuliere laadpunten voor wisselstroom (AC) en gelijkstroom (DC) voor lichte en zware elektrische voertuigen die vanaf 1 januari 2027 worden geïnstalleerd of gerenoveerd, moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste voldoen aan de volgende normen:

(a) EN IEC 61851-1:2019 Laden via een geleidende verbinding van elektrische voertuigen — Deel 1: Algemene eisen (voor laadmodus 2);

(b) EN ISO 15118-20:2022 Wegvoertuigen — Communicatie-interface tussen voertuig en elektriciteitsnetwerk — Deel 20: Netwerklaag- en applicatielaageisen van de 2e generatie (voor laadmodus 3 of 4).";

(6) punt 3.1 wordt vervangen door:

"3.1. De technische specificaties voor connectoren voor tankpunten die gasvormige (gecomprimeerde) waterstof leveren voor lichte voertuigen, moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste voldoen aan de interoperabiliteitseisen die zijn beschreven in norm EN 17127:2024.";

(7) punt 3.3 wordt vervangen door:

"3.3. Het waterstoftankalgoritme moet voldoen aan de eisen van norm EN 17127:2024.";

(8) punt 3.5 wordt vervangen door:

"3.5. De technische specificaties voor connectoren voor tankpunten die gasvormige (gecomprimeerde) waterstof leveren voor zware voertuigen, moeten ter wille van de interoperabiliteit ten minste voldoen aan de eisen die zijn beschreven in norm EN 17127:2024.".