REGULAMENTUL DELEGAT (UE) 2025/656 AL COMISIEI

din 2 aprilie 2025

de modificare a Regulamentului (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului în ceea ce privește standardele pentru reîncărcarea fără fir, sistemul rutier electric, comunicarea vehicul-rețea și alimentarea cu hidrogen pentru vehiculele de transport rutier

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene,

având în vedere Regulamentul (UE) 2023/1804 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 septembrie 2023 privind instalarea infrastructurii pentru combustibili alternativi și de abrogare a Directivei 2014/94/UE ([1]), în special articolul 21 alineatul (3),

întrucât:

(1) Comisia poate modifica anexa II privind specificațiile tehnice la Regulamentul (UE) 2023/1804 pentru a introduce specificații tehnice noi sau pentru a actualiza trimiterile la standardele prevăzute în anexa respectivă pentru a permite interoperabilitatea tehnică deplină a infrastructurii de reîncărcare și de realimentare în ceea ce privește conexiunile fizice, schimbul de comunicații și accesul persoanelor cu mobilitate redusă.

(2) Comisia poate solicita, în temeiul articolului 21 alineatul (2) din Regulamentul (UE) 2023/1804, ca organizațiile europene de standardizare să elaboreze standarde europene care stabilesc specificații tehnice pentru domeniile menționate în anexa II la regulamentul respectiv pentru care nu au fost adoptate specificații tehnice comune de către Comisie.

(3) În anul 2022, în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului ([2]), Comisia a solicitat Comitetului European de Standardizare (CEN) și Comitetului European de Standardizare în Electrotehnică (Cenelec) să elaboreze și să adopte standarde europene adecvate cu privire la schimbul de comunicații, alimentarea cu energie electrică și cu hidrogen pentru transportul rutier, transportul maritim și navigația interioară (M-581) ([3]).

(4) Prin scrisoarea din 17 iulie 2024, CEN și Cenelec au informat Comisia că au fost finalizate mai multe lucrări de standardizare solicitate. CEN și Cenelec au recomandat Comisiei să includă standardele respective în cadrul juridic relevant al Uniunii. Specificațiile tehnice menționate în anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804 trebuie să reflecte recomandările respective.

(5) Pentru a permite utilizarea fără întreruperi a vehiculelor alimentate cu combustibili alternativi în întreaga Uniune, dispozițiile tehnice privind „interoperabilitatea” trebuie să se refere strict la capacitatea punctelor de reîncărcare și de realimentare cu combustibili alternativi, atât cele accesibile publicului, cât și cele private, de a furniza energie compatibilă cu toate tehnologiile relevante ale vehiculelor.

(6) Specificațiile tehnice privind punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere normală pentru vehiculele electrice sunt incluse în prezent la punctul 1.2 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804, care se referă la specificațiile tehnice pentru punctele de reîncărcare de putere înaltă, în timp ce ele ar trebui incluse la punctul 1.1 din anexa II. Titlurile punctelor 1.1 și 1.2 trebuie, de asemenea, modificate pentru a clarifica faptul că ele se aplică numai vehiculelor electrice ușoare.

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

([2]) Regulamentul (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului din 25 octombrie 2012 privind standardizarea europeană, de modificare a Directivelor 89/686/CEE și 93/15/CEE ale Consiliului și a Directivelor 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE și 2009/105/CE ale Parlamentului European și ale Consiliului și de abrogare a Deciziei 87/95/CEE a Consiliului și a Deciziei nr. 1673/2006/CE a Parlamentului European și a Consiliului (JO L 316, 14.11.2012, p. 12, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj).

([3]) Decizia de punere în aplicare a Comisiei privind o cerere de standardizare adresată organizațiilor de standardizare europene în ceea ce privește schimbul de comunicații, aprovizionarea cu energie electrică și hidrogen pentru transportul rutier, maritim și navigația interioară în sprijinul Directivei 2014/94/UE și al revizuirii planificate a acesteia în cadrul pachetului „Pregătiți pentru 55” (M-581) [C(2022) 1710].

(7) CEN și Cenelec au informat Comisia că standardele pentru punctele de reîncărcare de putere normală și înaltă pentru vehiculele electrice incluse la punctele 1.1 și 1.2 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804 trebuie actualizate ca urmare a unei modificări a titlului. Scopul este de a înlocui trimiterea la „prescripții de interschimbabilitate”, care nu sunt abordate în standard, cu „prescripții de compatibilitate”. Noile versiuni ale părților relevante ale standardului care trebuie să se aplice cel puțin punctelor de reîncărcare nou instalate sau renovate sunt EN IEC 62196-2:2022 și EN IEC 62196-3:2022. Pentru a evita posibila înlocuire a hardware-ului funcțional existent, punctele de reîncărcare de putere normală și de putere înaltă existente trebuie să respecte în continuare părțile standardului relevante EN IEC 62196-2:2017 și EN IEC 62196-3:2014 până la renovarea lor.

(8) Partea standardului EN IEC 61851-1:2019 descrie patru moduri posibile de reîncărcare (modurile 1, 2, 3 și 4). Aceste moduri de reîncărcare oferă caracteristici operaționale, funcții și condiții tehnice importante legate de punctul de reîncărcare, cum ar fi aspectele legate de siguranța electrică și caracteristicile operaționale pe care vehiculele electrice trebuie să le respecte în vederea reîncărcării reușite în condiții de siguranță. Pentru a facilita interpretarea pe piață, diferitele moduri de reîncărcare legate de standardele pentru punctele de reîncărcare prevăzute în anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804 trebuie incluse în regulamentul respectiv împreună cu standardele relevante.

(9) CEN și Cenelec au informat Comisia că, din motive de interoperabilitate, este necesar să se permită ca punctele de reîncărcare private cu curent alternativ (CA) de putere normală pentru vehiculele electrice să fie, de asemenea, echipate cu prize pentru reîncărcarea în modul 2 conforme cu partea standardului IEC 60884-1:2022. Partea 1 a standardului respectiv trebuie să se aplice fișelor și prizelor fixe sau portabile numai pentru reîncărcarea cu curent alternativ, destinate utilizărilor casnice și similare, în interiorul sau în exteriorul clădirilor, în cazul cărora modul 2 include un dispozitiv de comandă și protecție integrat în cablu (IC-CPD) care asigură protecția, controlul și reglarea puterii în condiții de siguranță.

(10) Definiția „punctului de reîncărcare” de la articolul 2 punctul 48 din Regulamentul (UE) 2023/1804 se referă la dispozitivele cu o putere de ieșire mai mică sau egală cu 3,7 kW și al căror scop principal este reîncărcarea vehiculelor electrice în modul 2. Prin urmare, dispozitivele respective trebuie, de asemenea, să fie incluse la punctul 1.1 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804. Din motive de interoperabilitate, punctele de reîncărcare private cu curent alternativ de putere normală al căror scop principal este reîncărcarea vehiculelor electrice trebuie să fie echipate cel puțin cu prize sau conectori pentru vehicule de tip 2 pentru reîncărcarea în modul 3, conform descrierii din EN IEC 62196-2:2022. În mod alternativ, dacă puterea lor de ieșire este mai mică sau egală cu 3,7 kW, iar scopul lor principal este reîncărcarea vehiculelor electrice exclusiv în modul 2, acestea trebuie să fie echipate cel puțin cu prize pentru reîncărcarea în modul 2 conforme cu IEC 60884-1:2022.

(11) CEN și Cenelec au informat Comisia că este necesară actualizarea standardelor pentru punctele de reîncărcare pentru vehiculele electrice de categoria L incluse la punctul 1.3 literele (a) și (b) din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804. Pentru standardul de la punctul 1.3 litera (a), actualizarea este necesară ca urmare a unei modificări a titlului pentru a înlocui trimiterea la „prescripții de interschimbabilitate”. Pentru standardul de la punctul 1.3 litera (b), actualizarea este necesară pentru a include mai multe îmbunătățiri tehnice, inclusiv clarificarea definițiilor care nu sunt abordate în standard prin „prescripții de compatibilitate”. Noile versiuni pentru părțile relevante ale standardelor sunt EN IEC 62196-2:2022 și IEC 60884-1:2022. Titlul punctului 1.3 trebuie, de asemenea, modificat pentru a clarifica faptul că, în contextul Regulamentului (UE) 2023/1804, acesta se aplică numai vehiculelor electrice de categoria L. Întrucât prezentul regulament modifică titlurile punctelor 1.1 și 1.2 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804, părțile standardelor relevante pentru punctele de reîncărcare cu curent alternativ și curent continuu de putere normală și de putere înaltă care sunt aplicabile vehiculelor electrice de categoria L trebuie menționate și la punctul 1.3 din anexa respectivă, întrucât ele rămân aplicabile vehiculelor în cauză. Pentru a evita posibila înlocuire a hardware-ului funcțional existent, tranziția acestor părți ale standardului la noile versiuni EN IEC 62196-2:2022 și EN IEC 62196-3:2022 pentru punctele de reîncărcare nou instalate și renovate prevăzute la punctele 1.3.2 și 1.3.3 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804 trebuie să urmeze aceeași abordare ca pentru punctele de reîncărcare de la punctele 1.1 și 1.2 din anexa respectivă. Modificările aduse titlurilor și domeniului de aplicare al punctelor 1.1, 1.2 și 1.3 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804 sunt necesare pentru a obține o prezentare mai clară a standardelor aplicabile pentru fiecare categorie de vehicule.

(12) Reîncărcarea vehiculelor electrice în modul 2 trebuie să fie posibilă utilizând priza standard din fiecare stat membru. Prin urmare, conformitatea punctelor de reîncărcare cu prize conforme cu partea standardului IEC 60884-1:2022, astfel cum se prevede la punctul 1.1 și la punctul 1.3 litera (b) din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804, ar trebui să fie asigurată dacă prizele punctelor de reîncărcare sunt conforme cu sistemul național al statului membru în care este implementat punctul de reîncărcare, pe baza părții standardului IEC 60884-1:2022. Produsele, inclusiv prizele pentru reîncărcarea cu energie electrică, trebuie să respecte Regulamentul (UE) 2023/988 al Parlamentului European și al Consiliului ([4]).

(13) CEN și Cenelec au informat Comisia că standardele pentru punctele de reîncărcare de putere normală și înaltă pentru autobuze electrice incluse la punctul 1.4 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804 trebuie actualizate ca urmare a unei modificări a titlului. Scopul este de a înlocui trimiterea la „prescripții de interschimbabilitate", care nu sunt abordate în standard, cu „prescripții de compatibilitate". Noile versiuni ale părților relevante ale standardului care trebuie să se aplice cel puțin punctelor de reîncărcare nou instalate sau renovate sunt EN IEC 62196-2:2022 și EN IEC 62196-3:2022. Pentru a evita posibila înlocuire a hardware-ului funcțional existent, punctele de reîncărcare de putere normală și de putere înaltă existente trebuie să respecte în continuare părțile standardului relevante EN IEC 62196-2:2017 și EN IEC 62196-3:2014 până la renovarea lor.

(14) Având în vedere instalarea deja în curs a infrastructurii de reîncărcare destinate vehiculelor electrice grele, este necesar să se stabilească specificații tehnice comune relevante pentru a asigura interoperabilitatea acestei infrastructuri. Până la adoptarea standardelor finale relevante care conțin specificațiile tehnice pentru sistemul de încărcare cu megawați (MCS), este necesar să se asigure interoperabilitatea infrastructurii de reîncărcare capabile să furnizeze energie electrică atât vehiculelor electrice ușoare, cât și celor grele. În acest scop, în temeiul punctului 1.6 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804, punctele de reîncărcare cu curent continuu de putere înaltă pentru vehiculele electrice ușoare și grele trebuie să fie echipate cu conectori pentru vehicule ai sistemului combinat de încărcare „Combo 2" pentru reîncărcarea în modul 4, conform descrierii din partea standardului EN IEC 62196-3:2022. Cu toate acestea, standardul respectiv nu trebuie să se aplice infrastructurii de reîncărcare destinate exclusiv vehiculelor grele și echipate exclusiv cu MCS, deoarece specificațiile tehnice relevante vor fi introduse în Regulamentul (UE) 2023/1804 după finalizarea activității de standardizare pentru MCS.

(15) CEN și Cenelec au informat Comisia cu privire la standardele recomandate pentru a fi aplicate punctelor de reîncărcare pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a vehiculelor electrice ușoare. În conformitate cu punctul 1.7 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804, acestor puncte de reîncărcare trebuie să li se aplice părțile standardului EN IEC 61980-1:2021, EN IEC 61980-2:2023 și EN IEC 61980-3:2022.

(16) Pentru a confirma implementarea pe piață în condiții de siguranță, securitate și interoperabilitate a părților 1, 2 și 3 ale standardului EN IEC 61980, prototipurile de sisteme de transmitere fără fir a energiei electrice (WPT) dezvoltate pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a vehiculelor electrice ușoare au fost testate de Centrul Comun de Cercetare al Comisiei în conformitate cu metodologiile prevăzute în părțile respective ale standardului. Rezultatele încercărilor confirmă faptul că prototipurile de sistem WPT îndeplinesc limitele din părțile 1, 2 și 3 ale standardului EN IEC 61980 și că, prin urmare, este oportun să se introducă standardul respectiv în Regulamentul (UE) 2023/1804.

(17) CEN și Cenelec au informat Comisia cu privire la standardele recomandate pentru a fi aplicate infrastructurii de reîncărcare pentru alimentarea dinamică cu energie la nivelul solului prin șine conductoare pentru vehicule electrice ușoare și vehicule electrice grele. Specificația tehnică CLC/TS 50717:2022 trebuie să se aplice acestei infrastructuri de reîncărcare.

(18) CEN și Cenelec au informat Comisia cu privire la standardele recomandate pentru a fi aplicate punctelor de reîncărcare accesibile publicului pentru interfața de comunicare vehicul-rețea pentru vehiculele rutiere, care trebuie stabilite la punctul 2.1 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804. Părțile standardului EN ISO 15118-1:2019, EN ISO 15118-2:2016, EN ISO 15118-3:2016, EN ISO 15118-4:2019 și EN ISO 15118-5:2019 trebuie să se aplice cel puțin punctelor de reîncărcare nou instalate sau renovate. În plus, CEN și Cenelec au recomandat ca punctele de reîncărcare accesibile publicului pentru interfața de comunicare vehicul-rețea pentru vehiculele rutiere instalate sau renovate începând cu 1 ianuarie 2027 să respecte cel puțin partea standardului EN ISO 15118-20:2022. În plus,

([4]) Regulamentul (UE) 2023/988 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 mai 2023 privind siguranța generală a produselor, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 1025/2012 al Parlamentului European și al Consiliului și a Directivei (UE) 2020/1828 a Parlamentului European și a Consiliului și de abrogare a Directivei 2001/95/CE a Parlamentului European și a Consiliului și a Directivei 87/357/CEE a Consiliului (JO L 135, 23.5.2023, p. 1, ELI: http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj).

punctele de reîncărcare private pentru interfața de comunicare vehicul-rețea pentru vehiculele rutiere instalate sau renovate începând cu 1 ianuarie 2027 trebuie să respecte cel puțin partea standardului EN IEC 61851-1:2019 pentru reîncărcarea în modul 2 și partea standardului EN ISO 15118-20:2022 pentru reîncărcarea în modul 3 sau în modul 4. Este oportun să se acorde o perioadă de tranziție rezonabilă pentru punctele de reîncărcare care trebuie să respecte partea mai nouă și mai complexă a standardului EN ISO 15118-20:2022. Prin urmare, această parte a standardului trebuie să se aplice punctelor de reîncărcare respective începând cu 1 ianuarie 2027.

(19) CEN și Cenelec au informat Comisia că vehiculele electrice actuale de pe piață sunt echipate numai cu partea standardului EN ISO 15118-2:2016. Acest lucru a fost confirmat de experți din cadrul Forumului pentru transporturi durabile. Partea standardului EN ISO 15118-2:2016 nu conține mai multe caracteristici și posibilități tehnice relevante, cum ar fi reîncărcarea inteligentă avansată, reîncărcarea bidirecțională sau gestionarea de contracte multiple pentru conectare și încărcare (*plug-and-charge*). Aceste caracteristici sunt acoperite de partea standardului EN ISO 15118-20:2022. Din acest motiv, pentru a asigura faptul că utilizatorii finali cu vehicule electrice echipate în prezent cu EN ISO 15118-2:2016 pot utiliza puncte de reîncărcare pe durata de viață a vehiculelor lor, este oportun ca punctele de reîncărcare din Uniune să fie, de asemenea, obligate să respecte EN ISO 15118-2:2016. Din motive de interoperabilitate, coexistența ambelor părți ale standardului EN ISO 15118-2:2016 și EN ISO 15118-20:2022 în infrastructura de reîncărcare accesibilă publicului trebuie, prin urmare, să fie asigurată în temeiul punctelor 2.1.1 și 2.1.2 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804 până la realizarea unei tranziții complete a pieței către partea standardului EN ISO 15118-20:2022.

(20) Producătorii de echipamente originale sunt informați prin prezentul regulament cu privire la standardele relevante aplicabile punctelor de reîncărcare private și accesibile publicului. Pentru a asigura o tranziție rapidă, aceștia trebuie să ia în considerare aceste standarde atunci când introduc pe piață vehicule electrice noi și, atunci când este posibil din punct de vedere tehnic, să actualizeze vehiculele electrice existente aflate în prezent pe piață de la EN ISO 15118-2:2016 la EN ISO 15118-20:2022. De asemenea, atunci când este posibil din punct de vedere tehnic, operatorii de puncte de reîncărcare trebuie să actualizeze punctele de reîncărcare existente pe piață, astfel încât acestea să respecte EN ISO 15118-20:2022 în plus față de EN ISO 15118-2:2016 și de alte potențiale soluții de comunicare de nivel scăzut existente, cum ar fi modularea duratei impulsurilor (PWM), conform descrierii din EN IEC 61851-1:2019.

(21) Pentru a evita investițiile eșuate în infrastructura de reîncărcare publică și privată, punctele de reîncărcare existente accesibile publicului pentru reîncărcarea în modurile 3 și 4 care utilizează comunicare de nivel scăzut, cum ar fi PWM, și care sunt deja capabile să comunice cu vehiculele electrice de pe piață echipate cu EN ISO 15118-2:2016, trebuie să fie exceptate de la implementarea părților 1-5 ale standardului EN ISO 15118 sau a versiunilor extinse ulterioare, cum ar fi EN ISO 15118-20:2022. Modernizarea punctelor de reîncărcare existente accesibile publicului care utilizează comunicare de nivel scăzut astfel încât să utilizeze comunicare de nivel înalt, conform descrierii din EN ISO 15118-2 și EN ISO 15118-20, ar putea necesita modificări semnificative de software și hardware, ceea ce ar putea face necesară înlocuirea completă a infrastructurii funcționale respective. Din acest motiv, părțile 1-5 ale standardului EN ISO 15118 trebuie să se aplice numai punctelor de reîncărcare accesibile publicului nou instalate sau renovate. Cea mai recentă parte a standardului EN ISO 15118-20:2022 nu trebuie să se aplice punctelor de reîncărcare nou instalate sau renovate până la 1 ianuarie 2027, pentru a acorda o perioadă de tranziție rezonabilă pentru aceste puncte de reîncărcare.

(22) În plus, punctele de reîncărcare private existente pentru reîncărcarea în modul 2 care utilizează soluții de comunicare de nivel scăzut, cum ar fi PWM, și care sunt deja capabile să acopere funcțiile de reîncărcare de bază cu prize normale de uz casnic și să comunice cu vehiculele electrice de pe piață conforme cu EN ISO 15118-2:2016 trebuie, de asemenea, să fie exceptate de la implementarea părților 1-5 ale standardului EN ISO 15118 sau a versiunilor extinse ulterioare, cum ar fi ISO 15118-20:2022. Acest lucru se datorează faptului că, în prezent, aceste standarde nu ar aduce nicio valoare adăugată utilizatorului final. Din acest motiv, partea standardului EN IEC 61851-1:2019 inclusă la punctul 2.1.3 litera (a) din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804 trebuie să se aplice punctelor de reîncărcare private nou instalate sau renovate pentru reîncărcarea în modul 2 începând cu 1 ianuarie 2027. În plus, în ceea ce privește punctele de reîncărcare private pentru reîncărcarea în modurile 3 și 4, în cazul în care elementele de reîncărcare avansată, cum ar fi reîncărcarea inteligentă și bidirecțională, sunt activate numai cu o comunicare de nivel înalt, partea standardului EN ISO 15118-20:2022 inclusă la punctul 2.1.3 litera (b) din anexa respectivă nu trebuie să se aplice acestor puncte de reîncărcare nou instalate sau renovate până la 1 ianuarie 2027, pentru a acorda o perioadă de tranziție rezonabilă pentru aceste puncte de reîncărcare.

(23) Operatorii și producătorii atât de puncte de reîncărcare accesibile publicului, cât și de puncte de reîncărcare private în mod specific pentru reîncărcarea vehiculelor electrice în modurile 3 și 4 trebuie să își pregătească în prealabil hardware-ul și software-ul pentru a respecta în mod corespunzător partea standardului EN ISO 15118-20:2022 începând cu 1 ianuarie 2027 în toate punctele de reîncărcare nou instalate sau renovate. Implementarea generală a părților standardului EN ISO 15118-2 și EN ISO 15118-20 trebuie să se desfășoare integral, în timp ce aplicarea acestora trebuie să țină seama de funcționalitățile obligatorii și opționale deja definite în respectivele părți ale standardului, în funcție de diferitele cazuri de utilizare și moduri de reîncărcare. Această abordare asigură implementarea sigură și interoperabilă a părților standardului, abordând în același timp în mod corespunzător diferitele scenarii operaționale.

(24) Conectarea și încărcarea (*plug-and-charge*) este o soluție tehnologică permisă de părțile standardului EN ISO 15118-2:2016 și EN ISO 15118-20:2022. Aceasta prevede autentificarea și autorizarea automate între vehiculul electric și stația de reîncărcare. Acest lucru permite desfășurarea unei sesiuni de reîncărcare pe baza unei plăți bazate pe contract între utilizatorul final și furnizorul de servicii de mobilitate, inclusiv informații privind facturarea. Pentru a desfășura o sesiune de reîncărcare, tot ceea ce au de făcut conducătorii de vehicule electrice este să conecteze conectorul unui punct de reîncărcare la vehiculul electric, iar procesul va începe automat. Implementarea la nivelul Uniunii a tehnologiei *plug-and-charge* și posibilitatea utilizatorilor de a o accesa în mod interoperabil în întreaga Uniune ar trebui să ofere posibilități suplimentare de simplificare a procesului de reîncărcare a vehiculelor electrice, îmbunătățind experiența generală a utilizatorilor.

(25) Operatorii de puncte de reîncărcare accesibile publicului pot decide în mod voluntar dacă oferă servicii *plug-and-charge* sau alte servicii relevante, cum sunt reîncărcarea inteligentă și bidirecțională, în conformitate cu opțiunile prevăzute în părțile standardului EN ISO 15118-2:2016 și EN ISO 15118-20:2022. Tehnologia *plug-and-charge* trebuie implementată în mod interoperabil în întreaga Uniune, pentru a le oferi utilizatorilor o experiență simplă și fără întreruperi. Din motive de interoperabilitate și securitate la nivelul Uniunii, toate punctele de reîncărcare cu curent alternativ și curent continuu accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare și grele instalate sau renovate începând cu 1 ianuarie 2027 care oferă servicii de autentificare și autorizare automate, cum ar fi *plug-and-charge*, trebuie să respecte atât EN ISO 15118-2:2016, cât și EN ISO 15118-20:2022. Punctele de reîncărcare existente accesibile publicului care furnizează servicii de autentificare și autorizare automate cu o altă soluție decât *plug-and-charge* pe baza EN ISO 15118-2:2016 și EN ISO 15118-20:2022 trebuie să fie autorizate să o facă în continuare, până la realizarea unei tranziții complete a pieței. Regulamentul (UE) 2023/1804 trebuie să asigure această implementare interoperabilă și sigură a tehnologiei *plug-and-charge*.

(26) Termenul „instalat” trebuie înțeles ca amplasarea inițială a tuturor echipamentelor relevante ale punctelor de reîncărcare, inclusiv a hardware-ului, a software-ului și a infrastructurii electrice asociate, cum ar fi conexiunile de alimentare cu energie electrică, transformatoarele și alte sisteme electrice, pentru a permite reîncărcarea vehiculelor electrice. Această noțiune este diferită de implementarea punctului de reîncărcare, care ar presupune, în plus, ca acesta să fie pe deplin operațional și disponibil pentru utilizatorii finali. Termenul „renovat” trebuie înțeles ca o înlocuire majoră sau completă a echipamentelor relevante ale punctelor de reîncărcare. Actualizările periodice de întreținere, inclusiv înlocuirea anumitor componente, cum ar fi cablurile de reîncărcare, nu trebuie considerate renovări. CEN și Cenelec au informat Comisia că standardul pentru punctele de realimentare care distribuie hidrogen gazos utilizat drept combustibil la bordul autovehiculelor și algoritmul de alimentare asociat inclus la punctele 3.1 și 3.3 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804 trebuie actualizate ca urmare a unei noi versiuni a standardului. Standardul EN 17127:2024 trebuie să se aplice acestor puncte de realimentare și algoritmilor de alimentare asociați. De asemenea, CEN și Cenelec au informat Comisia cu privire la standardul recomandat pentru a fi aplicat conectorilor pentru punctele de realimentare care distribuie hidrogen gazos (comprimat) pentru vehiculele grele. În conformitate cu punctul 3.5 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804, standardul EN 17127:2024 trebuie să se aplice punctelor de realimentare respective.

(27) Titlul punctului 3.1 din anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804 trebuie, de asemenea, modificat pentru a se evita incertitudinea pe piață și pentru a se clarifica faptul că acesta se aplică punctelor de realimentare care distribuie hidrogen gazos (comprimat) numai pentru vehiculele ușoare. Această modificare a titlului va oferi o mai bună diferențiere a specificațiilor tehnice specifice pentru punctele de realimentare care distribuie hidrogen gazos (comprimat) pentru vehicule ușoare de la punctul 3.1 din anexa II și va evita suprapunerile cu specificațiile tehnice pentru vehicule grele de la punctul 3.5 din anexa respectivă, menținând același domeniu de aplicare.

(28) Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului ([5]) stabilește cerințe privind capacitățile naționale în domeniul securității cibernetice, impune statelor membre să adopte strategii naționale de securitate cibernetică și introduce norme și obligații privind gestionarea riscurilor în materie de securitate cibernetică și schimbul de informații. Întrucât Directiva (UE) 2022/2555 include operatorii de puncte de reîncărcare ca parte a unui sector cu o importanță critică ridicată, aplicarea directivei respective și cerințele prevăzute în Regulamentul (UE) 2023/1804 trebuie să fie complementare.

(29) Prin urmare, Regulamentul (UE) 2023/1804 trebuie modificat în consecință.

(30) Articolul 21 alineatul (6) din Regulamentul (UE) 2023/1804 impune ca modificările anexei II la regulamentul respectiv adoptate prin acte delegate să includă perioade de tranziție rezonabile înainte ca dispozițiile pe care le conțin să devină obligatorii. Prin urmare, prezentul regulament trebuie să prevadă o dată de aplicare generală amânată,

ADOPTĂ PREZENTUL REGULAMENT:

Articolul 1

Anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804 se modifică în conformitate cu anexa la prezentul regulament.

Articolul 2

Prezentul regulament intră în vigoare în a douăzecea zi de la data publicării în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene*.

Se aplică de la 8 ianuarie 2026.

Prezentul regulament este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre.

Adoptat la Bruxelles, 2 aprilie 2025.

Pentru Comisie
Președinta
Ursula VON DER LEYEN

([5]) Directiva (UE) 2022/2555 a Parlamentului European și a Consiliului din 14 decembrie 2022 privind măsuri pentru un nivel comun ridicat de securitate cibernetică în Uniune, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 910/2014 și a Directivei (UE) 2018/1972 și de abrogare a Directivei (UE) 2016/1148 (Directiva NIS 2) (JO L 333, 27.12.2022, p. 80, ELI: http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj).

ANEXĂ

Anexa II la Regulamentul (UE) 2023/1804 se modifică după cum urmează:

1. Se introduce următorul punct 0:

„0. Definiții:

În sensul prezentei anexe, se aplică următoarele definiții:

(a) «instalat» înseamnă amplasarea inițială a tuturor echipamentelor relevante ale punctelor de reîncărcare, inclusiv a hardware-ului, a software-ului și a infrastructurii electrice asociate, cum ar fi conexiunile de alimentare cu energie electrică, transformatoarele și alte sisteme electrice, pentru a permite reîncărcarea vehiculelor electrice;

(b) «renovat» înseamnă o înlocuire majoră sau completă a echipamentelor relevante ale punctelor de reîncărcare."

2. Punctele 1.1-1.4 se înlocuiesc cu următorul text:

„1.1. Puncte de reîncărcare de putere normală pentru vehicule electrice ușoare:

— punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere normală pentru vehicule electrice ușoare instalate sau renovate începând cu 8 ianuarie 2026 trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu prize sau conectori de tip 2 pentru vehicule pentru reîncărcarea în modul 3, conform descrierii din standardul EN IEC 62196-2:2022 sau, dacă puterea lor este mai mică sau egală cu 3,7 kW, iar scopul lor principal este reîncărcarea vehiculelor electrice în modul 2, cu prize conforme cu standardul IEC 60884-1:2022; punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere normală instalate înainte de această dată trebuie să respecte în continuare standardul EN IEC 62196-2:2017 până la renovarea lor;

— punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere normală pentru vehicule electrice ușoare instalate sau renovate începând cu 8 ianuarie 2026 trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori pentru vehicule ai sistemului de încărcare combinat «Combo 2» pentru reîncărcarea în modul 4, conform descrierii din standardul EN IEC 62196-3:2022; punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere normală instalate înainte de această dată trebuie să respecte în continuare standardul EN IEC 62196-3:2014 până la renovarea lor.

1.2. Puncte de reîncărcare de putere înaltă pentru vehicule electrice ușoare:

— punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere înaltă pentru vehicule electrice ușoare instalate sau renovate începând cu 8 ianuarie 2026 trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori de tip 2 pentru vehicule pentru reîncărcarea în modul 3, conform descrierii din standardul EN IEC 62196-2:2022; punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere înaltă instalate înainte de această dată trebuie să respecte în continuare standardul EN IEC 62196-2:2017 până la renovarea lor;

— punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere înaltă pentru vehicule electrice ușoare instalate sau renovate începând cu 8 ianuarie 2026 trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori pentru vehicule ai sistemului de încărcare combinat «Combo 2» pentru reîncărcarea în modul 4, conform descrierii din standardul EN IEC 62196-3:2022; punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere înaltă instalate înainte de această dată trebuie să respecte în continuare standardul EN IEC 62196-3:2014 până la renovarea lor.

1.3. Puncte de reîncărcare pentru vehiculele electrice de categoria L:

1.3.1. Punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) accesibile publicului rezervate vehiculelor electrice din categoria L cu o putere de ieșire mai mică sau egală cu 3,7 kW trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cu cel puțin unul dintre următoarele elemente:

(a) prize sau conectori pentru vehicule de tip 3A, conform descrierii din standardul EN IEC 62196-2:2022 (pentru reîncărcare în modul 3);

(b) prize conforme cu standardul IEC 60884-1:2022 (pentru reîncărcare în modul 1 sau în modul 2).

1.3.2. Punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) accesibile publicului rezervate pentru vehicule electrice de categoria L cu o putere mai mare de 3,7 kW instalate sau renovate începând cu 8 ianuarie 2026 trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu prize sau cu conectori pentru vehicule de tip 2 pentru reîncărcarea în modul 3, conform descrierii din standardul EN IEC 62196-2:2022; punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) accesibile publicului rezervate pentru vehicule electrice de categoria L cu o putere mai mare de 3,7 kW instalate înainte de această dată trebuie să respecte în continuare standardul EN IEC 62196-2:2017 până la renovarea lor.

1.3.3. Punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere normală și de putere înaltă accesibile publicului rezervate pentru vehicule electrice de categoria L instalate sau renovate începând cu 8 ianuarie 2026 trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori pentru vehicule ai sistemului de încărcare combinat «Combo 2» pentru reîncărcarea în modul 4, conform descrierii din standardul EN IEC 62196-3:2022; punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere normală și de putere înaltă accesibile publicului instalate înainte de această dată trebuie să respecte în continuare standardul EN IEC 62196-3:2014 până la renovarea lor.

1.4. Puncte de reîncărcare de putere normală și puncte de reîncărcare de putere înaltă pentru autobuze electrice:

— punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere normală și de putere înaltă pentru autobuzele electrice instalate sau renovate începând cu 8 ianuarie 2026 trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori de tip 2 pentru reîncărcarea în modul 3, conform descrierii din standardul EN IEC 62196-2:2022; punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) de putere normală și de putere înaltă instalate înainte de această dată trebuie să respecte în continuare standardul EN IEC 62196-2:2017 până la renovarea lor;

— punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere normală și de putere înaltă pentru autobuzele electrice instalate sau renovate începând cu 8 ianuarie 2026 trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori pentru vehicule ai sistemului de încărcare combinat «Combo 2» pentru reîncărcarea în modul 4, conform descrierii din standardul EN IEC 62196-3:2022; punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere normală și de putere înaltă instalate înainte de această dată trebuie să respecte în continuare standardul EN IEC 62196-3:2014 până la renovarea lor.”

3. Punctele 1.6 și 1.7 se înlocuiesc cu următoarele:

„1.6. Puncte de reîncărcare de putere înaltă pentru vehicule electrice grele:

— Punctele de reîncărcare cu curent continuu (CC) de putere înaltă pentru infrastructura de reîncărcare capabilă să furnizeze energie electrică atât vehiculelor electrice ușoare, cât și celor grele trebuie să fie echipate, din motive de interoperabilitate, cel puțin cu conectori pentru vehicule ai sistemului de încărcare combinat «Combo 2» pentru reîncărcarea în modul 4, conform descrierii din standardul EN IEC 62196-3:2022.

1.7. Specificații tehnice pentru reîncărcarea statică fără fir cu inducție a vehiculelor electrice ușoare:

Punctele de reîncărcare pentru vehiculele electrice ușoare destinate reîncărcării statice fără fir cu inducție trebuie să respecte, din motive de interoperabilitate:

— EN IEC 61980-1:2021 «Sisteme de transmitere fără fir a energiei electrice (WPT) pentru vehicule electrice – Partea 1: Cerințe generale»;

— EN IEC 61980-2:2023 «Sisteme de transmitere fără fir a energiei electrice (WPT) pentru vehicule electrice – Partea 2: Cerințe specifice pentru comunicații și activități ale sistemelor de transmitere fără fir prin câmp magnetic (MF-WPT)»;

— EN IEC 61980-3:2022 «Sisteme de transmitere fără fir a energiei electrice (WPT) pentru vehicule electrice – Partea 3: Cerințe specifice pentru sisteme de transmitere fără fir a energiei electrice prin câmp magnetic (MF-WPT)».”

4. Punctul 1.14 se înlocuiește cu următorul text:

„1.14. Specificații tehnice pentru sistemul rutier electric pentru alimentarea dinamică cu energie la nivelul solului prin șine conductoare pentru vehicule electrice ușoare și grele:

Infrastructura de reîncărcare pentru curent alternativ (CA) și curent continuu (CC) destinată sistemului rutier electric (ERS) pentru alimentarea dinamică cu energie la nivelul solului prin șine conductoare pentru vehiculele electrice ușoare și grele echipate cu dispozitive de captare a curentului la nivelul solului, pentru a permite colectarea curentului conductiv de către vehiculele rutiere de pe o pistă de alimentare integrată în drum, trebuie să respecte, din motive de interoperabilitate, următoarele:

— CLC/TS 50717: 2022 «Cerințe tehnice pentru captatoarele de curent pentru sistemul de alimentare la nivelul solului a vehiculelor rutiere în exploatare».”

5. Punctul 2.1 se înlocuiește cu următorul text:

„2.1. Specificații tehnice privind comunicarea dintre vehiculul electric și punctul de reîncărcare (comunicarea vehicul-rețea):

2.1.1. Punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) și curent continuu (CC) accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare și grele instalate sau renovate începând cu 8 ianuarie 2026 trebuie să respecte, din motive de interoperabilitate, cel puțin următoarele standarde:

— EN ISO 15118-1:2019 «Vehicule rutiere – Interfață de comunicare între vehicul și rețeaua electrică. Partea 1: Informații generale și definiția cazurilor de utilizare»;

— EN ISO 15118-2:2016 «Vehicule rutiere – Interfață de comunicare între vehicul și rețeaua electrică. Partea 2: Cerințe ale rețelei și ale protocolului aplicației»;

— EN ISO 15118-3:2016 «Vehicule rutiere – Interfață de comunicare între vehicul și rețeaua electrică. Partea 3: Cerințe privind stratul fizic și stratul legăturii de date»;

— EN ISO 15118-4:2019 «Vehicule rutiere – Interfață de comunicare între vehicul și rețeaua electrică. Partea 4: Încercare de conformitate a protocolului de aplicație și de rețea»;

— EN ISO 15118-5:2019 «Vehicule rutiere – Interfață de comunicare între vehicul și rețeaua electrică. Partea 5: Încercare de conformitate relativă la stratul fizic și stratul legăturii de date».”

2.1.2. Punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) și curent continuu (CC) accesibile publicului pentru vehiculele electrice ușoare și grele instalate sau renovate începând cu 1 ianuarie 2027 trebuie să respecte, din motive de interoperabilitate, cel puțin standardul EN ISO 15118-20:2022 «Vehicule rutiere – Interfață de comunicare între vehicul și rețeaua electrică – Partea 20: Cerințe pentru strat de rețea și strat de aplicație de generație a doua». În cazul în care aceste puncte de reîncărcare oferă servicii de autentificare și de autorizare automate, cum ar fi conectarea și încărcarea (*plug-and-charge*), ele trebuie să respecte, din motive de interoperabilitate și securitate, atât standardul EN ISO 15118-2:2016, cât și standardul EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3. Punctele de reîncărcare cu curent alternativ (CA) și curent continuu (CC) private pentru vehiculele electrice ușoare și grele instalate sau renovate începând cu 1 ianuarie 2027 trebuie să respecte, din motive de interoperabilitate, cel puțin următoarele standarde:

(a) EN IEC 61851-1:2019 «Sistem de încărcare conductivă pentru vehicule electrice – Partea 1: Prescripții generale» (pentru reîncărcare în modul 2);

(b) EN ISO 15118-20:2022 «Vehicule rutiere – Interfață de comunicare între vehicul și rețeaua electrică. Partea 20: Cerințe pentru strat de rețea și strat de aplicație de generație a doua» (pentru reîncărcare în modul 3 sau în modul 4).”

6. Punctul 3.1 se înlocuiește cu următorul text:

„3.1. Specificațiile tehnice pentru conectorii pentru punctele de realimentare care distribuie hidrogen gazos (comprimat) pentru vehicule ușoare trebuie să respecte, din motive de interoperabilitate, cel puțin cerințele de interoperabilitate descrise în standardul EN 17127:2024.”

7. Punctul 3.3 se înlocuiește cu următorul text:

„3.3. Algoritmul de realimentare cu hidrogen trebuie să respecte cerințele standardului EN 17127:2024.”

8. Punctul 3.5 se înlocuiește cu următorul text:

„3.5. Specificațiile tehnice pentru conectorii pentru punctele de realimentare care distribuie hidrogen gazos (comprimat) pentru vehicule grele trebuie să respecte, din motive de interoperabilitate, cel puțin cerințele descrise în standardul EN 17127:2024.”