

Bruselas, 3 de abril de 2025  
(OR. en)

7773/25  
ADD 1

TRANS 116  
DELECT 32

### NOTA DE TRANSMISIÓN

---

De: Por la secretaria general de la Comisión Europea, D.<sup>a</sup> Martine DEPREZ, directora

Fecha de recepción: 2 de abril de 2025

A: D.<sup>a</sup> Thérèse BLANCHET, secretaria general del Consejo de la Unión Europea

---

N.º doc. Ción.: C(2025) 1918 final - ANNEX

---

Asunto: ANEXO  
del  
Reglamento Delegado (UE) .../... de la Comisión  
por el que se modifica el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las normas relativas a la recarga inalámbrica, el sistema de carreteras eléctricas, la comunicación del vehículo a la red y el suministro de hidrógeno para los vehículos de transporte por carretera

---

Adjunto se remite a las delegaciones el documento C(2025) 1918 final - ANNEX.

---

Adj.: C(2025) 1918 final - ANNEX



Bruselas, 2.4.2025  
C(2025) 1918 final

ANNEX

**ANEXO**

**del**

**Reglamento Delegado (UE) .../... de la Comisión**

**por el que se modifica el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo en lo que respecta a las normas relativas a la recarga inalámbrica, el sistema de carreteras eléctricas, la comunicación del vehículo a la red y el suministro de hidrógeno para los vehículos de transporte por carretera**

## ANEXO

El anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804 se modifica como sigue:

1) Se inserta el punto 0 siguiente:

«0. Definiciones:

A efectos del presente anexo, se entenderá por:

- a) “instalado”: la colocación inicial de todos los equipos pertinentes del punto de recarga, incluidos el *hardware*, el *software* y la infraestructura eléctrica asociada, como las conexiones de suministro de electricidad, los transformadores y otros sistemas eléctricos, para permitir la recarga de los vehículos eléctricos;
- b) “renovado”: una sustitución importante o completa de los equipos del punto de recarga en cuestión.».

2) Los puntos 1.1 a 1.4 se sustituyen por el texto siguiente:

«1.1. Puntos de recarga de potencia normal para vehículos eléctricos ligeros:

- los puntos de recarga de potencia normal de corriente alterna (CA) para vehículos eléctricos ligeros instalados o renovados a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente a seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con las tomas de corriente o conectores de vehículo de tipo 2 para el modo 3 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-2:2022, o, si su potencia es inferior o igual a 3,7 kW y su finalidad principal es la recarga de vehículos eléctricos en modo 2, con tomas de corriente conformes con la norma IEC 60884-1:2022; los puntos de recarga de potencia normal de corriente alterna (CA) instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-2:2017 hasta que sean renovados;
- los puntos de recarga de potencia normal de corriente continua (CC) para vehículos eléctricos ligeros instalados o renovados a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente a seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores de vehículo del sistema de carga combinada “Combo-2” para el modo 4 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-3:2022; los puntos de recarga de potencia normal de corriente continua (CC) instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-3:2014 hasta que sean renovados.

1.2. Puntos de recarga de alta potencia para vehículos eléctricos ligeros:

- los puntos de recarga de alta potencia de corriente alterna (CA) para vehículos eléctricos ligeros instalados o renovados a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente a seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores de vehículo del tipo 2 para el modo 3 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-2:2022; los puntos de recarga de alta potencia de corriente alterna (CA) instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-2:2017 hasta que sean renovados;

- los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) para vehículos eléctricos ligeros instalados o renovados a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente a seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores de vehículo del sistema de carga combinada “Combo-2” para el modo 4 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-3:2022; los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-3:2014 hasta que sean renovados.

### 1.3. Puntos de recarga para vehículos eléctricos de categoría L:

1.3.1. Los puntos de recarga de corriente alterna (CA) de acceso público reservados a vehículos eléctricos de categoría L con una potencia disponible inferior o igual a 3,7 kW estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, con al menos uno de los siguientes elementos:

- a) las tomas de corriente o los conectores de vehículos de tipo 3A descritos en la norma EN IEC 62196-2:2022 (para el modo 3 de recarga);
- b) las tomas de corriente conformes a la norma IEC 60884-1:2022 (para el modo 1 o el modo 2 de recarga).

1.3.2. Los puntos de recarga de corriente alterna (CA) de acceso público reservados a vehículos eléctricos de categoría L con una potencia superior a 3,7 kW instalados o renovados a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente a seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con las tomas de corriente o los conectores de vehículo del tipo 2 para el modo 3 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-2:2022; los puntos de recarga de corriente alterna (CA) de acceso público reservados a vehículos eléctricos de categoría L con una potencia superior a 3,7 kW instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-2:2017 hasta que sean renovados.

1.3.3. Los puntos de recarga de potencia normal y los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) de acceso público reservados a vehículos eléctricos de categoría L instalados o renovados a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente a seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores de vehículo del sistema de carga combinada “Combo-2” para el modo 4 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-3:2022; los puntos de recarga de potencia normal y los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) de acceso público instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-3:2014 hasta que sean renovados.

1.4. Puntos de recarga de potencia normal y puntos de recarga de alta potencia para autobuses eléctricos:

- los puntos de recarga de potencia normal y los puntos de recarga de alta potencia de corriente alterna (CA) para autobuses eléctricos instalados o renovados a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente a seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores del tipo 2 para el modo 3 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-2:2022; los puntos de recarga de potencia normal y los puntos de recarga de alta potencia

de corriente alterna (CA) instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-2:2017 hasta que sean renovados;

- los puntos de recarga de potencia normal y los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) para autobuses eléctricos instalados o renovados a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente a seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores de vehículo del sistema de carga combinada “Combo-2” para el modo 4 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-3:2022; los puntos de recarga de potencia normal y los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-3:2014 hasta que sean renovados.».

3) Los puntos 1.6 y 1.7 se sustituyen por el texto siguiente:

«1.6. Puntos de recarga de alta potencia para vehículos eléctricos pesados:

- los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) para las infraestructuras de recarga capaces de suministrar electricidad a vehículos eléctricos tanto ligeros como pesados estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores de vehículo del sistema de carga combinada “Combo-2” para el modo 4 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-3:2022.

1.7. Especificaciones técnicas relativas a la recarga inalámbrica estática inductiva para vehículos eléctricos ligeros.

Los puntos de recarga para vehículos eléctricos ligeros destinados a la recarga inalámbrica estática inductiva cumplirán, a efectos de interoperabilidad, las siguientes normas:

- EN IEC 61980-1:2021, “Sistemas inalámbricos de transferencia de potencia para vehículos eléctricos (WPT). Parte 1: Requisitos generales”;
- EN IEC 61980-2:2023, “Sistemas inalámbricos de transferencia de potencia para vehículos eléctricos (WPT). Parte 2: Requisitos específicos para la comunicación y las actividades del sistema MF-WPT”;
- EN IEC 61980-3:2022, “Sistemas inalámbricos de transferencia de potencia para vehículos eléctricos (WPT). Parte 3: Requisitos específicos para los sistemas de transferencia de energía inalámbricos de campo magnético”.

4) El punto 1.14 se sustituye por el texto siguiente:

«1.14. Especificaciones técnicas relativas al sistema de carreteras eléctricas para el suministro de energía terrestre dinámico a través de carriles conductores para vehículos eléctricos ligeros y pesados:

La infraestructura de recarga de corriente alterna (CA) y corriente continua (CC) destinada al sistema de carreteras eléctricas para el suministro de energía terrestre dinámico a través de carriles conductores para vehículos eléctricos ligeros y pesados equipados con dispositivos colectores de corriente a nivel de suelo, que permite que los vehículos de carretera capturen corriente de conducción desde una vía de alimentación integrada en la carretera, cumplirá, a efectos de interoperabilidad, la siguiente norma:

- CLC/TS 50717: 2022, “Requisitos técnicos para los colectores de corriente para sistemas de alimentación a nivel del suelo en vehículos de carretera”.».

5) El punto 2.1 se sustituye por el texto siguiente:

«2.1. Especificaciones técnicas relativas a la comunicación entre el vehículo eléctrico y el punto de recarga (comunicación del vehículo a la red):

2.1.1. Los puntos de recarga de acceso público de corriente alterna (CA) y corriente continua (CC) para vehículos eléctricos ligeros y pesados instalados o renovados a partir del [OP: insértese la fecha correspondiente a seis meses después de la fecha de entrada en vigor del presente Reglamento] cumplirán, a efectos de interoperabilidad, al menos las siguientes normas:

- EN ISO 15118-1:2019, “Vehículos de carretera. Interfaz de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Parte 1: Información general y definición de casos de uso”;
- EN ISO 15118-2:2016, “Vehículos de carretera. Interfaz de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Parte 2: Requisitos del protocolo de red y de aplicación”;
- EN ISO 15118-3:2016, “Vehículos de carretera. Interfaz de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Parte 3: Requisitos de la capa física y la capa de enlace de datos”;
- EN ISO 15118-4:2019, “Vehículos de carretera. Interfaz de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Parte 4: Ensayo de conformidad del protocolo aplicación y de red”;
- EN ISO 15118-5:2019, “Vehículos de carretera. Interfaz de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Parte 5: Ensayo de conformidad de la capa física y la capa de enlace de datos”.

2.1.2. Los puntos de recarga de acceso público de corriente alterna (CA) y corriente continua (CC) para vehículos eléctricos ligeros y pesados instalados o renovados a partir del 1 de enero de 2027 cumplirán, a efectos de interoperabilidad, al menos la norma EN ISO 15118-20:2022 (“Vehículos de carretera. Interfaz de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Parte 20: Requisitos de las capas de red y de aplicación de segunda generación”). Cuando dichos puntos de recarga ofrezcan servicios de autenticación y autorización automáticas, como el de “conectar y cargar”, cumplirán, a efectos de interoperabilidad y seguridad, tanto la norma EN ISO 15118-2:2016 como la norma EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3. Los puntos de recarga privados de corriente alterna (CA) y corriente continua (CC) para vehículos eléctricos ligeros y pesados instalados o renovados a partir del 1 de enero de 2027 cumplirán, a efectos de interoperabilidad, al menos las siguientes normas:

- a) EN IEC 61851-1:2019, “Sistema conductivo de carga para vehículos eléctricos. Parte 1: Requisitos generales” (para el modo 2 de recarga);
- b) EN ISO 15118-20:2022, “Vehículos de carretera. Interfaz de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Parte 20: Requisitos de las capas de red y de aplicación de segunda generación” (para el modo 3 o el modo 4 de recarga).».

6) El punto 3.1 se sustituye por el texto siguiente:

«3.1. Las especificaciones técnicas relativas a los conectores para los puntos de repostaje que suministran hidrógeno (comprimido) gaseoso para vehículos ligeros cumplirán, a efectos de interoperabilidad, al menos los requisitos de interoperabilidad descritos en la norma EN 17127:2024.».

7) El punto 3.3 se sustituye por el texto siguiente:

«3.3. El algoritmo de repostaje de hidrógeno cumplirá los requisitos de la norma EN 17127:2024.».

8) El punto 3.5 se sustituye por el texto siguiente:

«3.5. Las especificaciones técnicas relativas a los conectores para los puntos de repostaje que suministran hidrógeno (comprimido) gaseoso para vehículos pesados cumplirán, a efectos de interoperabilidad, al menos los requisitos descritos en la norma EN 17127:2024.».