

Bruxelles, 3 aprile 2025
(OR. en)

7773/25

TRANS 116
DELECT 32

NOTA DI TRASMISSIONE

Origine:	Segretaria generale della Commissione europea, firmato da Martine DEPREZ, direttrice
Data:	2 aprile 2025
Destinatario:	Thérèse BLANCHET, segretaria generale del Consiglio dell'Unione europea
n. doc. Comm.:	C(2025) 1918 final
Oggetto:	REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE del 2.4.2025 che modifica il regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme per la ricarica senza fili, il sistema stradale elettrico, la comunicazione <i>vehicle-to-grid</i> e la fornitura di idrogeno per i veicoli adibiti al trasporto su strada

Si trasmette in allegato, per le delegazioni, il documento C(2025) 1918 final.

All.: C(2025) 1918 final



COMMISSIONE
EUROPEA

Bruxelles, 2.4.2025
C(2025) 1918 final

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del 2.4.2025

che modifica il regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme per la ricarica senza fili, il sistema stradale elettrico, la comunicazione *vehicle-to-grid* e la fornitura di idrogeno per i veicoli adibiti al trasporto su strada

RELAZIONE

1. CONTESTO DELL'ATTO DELEGATO

Le specifiche tecniche comuni sono indispensabili per la creazione di un mercato unico per l'infrastruttura per i combustibili alternativi. Il regolamento (UE) 2023/1804¹ sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi include pertanto nell'allegato II un elenco completo di specifiche tecniche. L'elenco delle specifiche tecniche di cui all'allegato II prescrive norme specifiche e individua i settori in cui le specifiche tecniche comuni sono necessarie, ma non sono ancora state stabilite.

Tali specifiche tecniche riguardano i collegamenti fisici e la comunicazione tra il veicolo elettrico e l'infrastruttura di ricarica per i veicoli adibiti al trasporto su strada; la fornitura di idrogeno e di metano per i veicoli adibiti al trasporto su strada; la fornitura di energia elettrica, il bunkeraggio di ammoniaca, idrogeno e metanolo, il metano liquefatto per il trasporto marittimo e la navigazione interna; l'etichettatura dei combustibili per i veicoli adibiti al trasporto su strada.

A norma del regolamento (UE) 2023/1804, è opportuno che le specifiche tecniche per l'interoperabilità dei punti di ricarica e di rifornimento siano stabilite da norme europee o internazionali. A norma dell'articolo 21, paragrafo 3, del regolamento (UE) 2023/1804, la Commissione può modificare l'allegato II introducendo nuove specifiche tecniche o aggiornando i riferimenti alle norme figuranti in tale allegato. Ciò al fine di consentire la piena interoperabilità tecnica delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento relativamente ai collegamenti fisici, allo scambio di comunicazioni e all'accesso per le persone a mobilità ridotta.

A norma dell'articolo 21, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2023/1804, la Commissione può chiedere alle organizzazioni europee di normazione (OEN) di elaborare norme europee che stabiliscano specifiche tecniche per i settori di cui all'allegato II di tale regolamento per i quali non siano ancora state stabilite specifiche tecniche comuni. A tale riguardo, nel 2022 la Commissione ha chiesto al Comitato europeo di normazione (CEN) e al Comitato europeo di normazione elettrotecnica (CENELEC) di elaborare norme europee adeguate per quanto riguarda lo scambio di comunicazioni, la ricarica elettrica e il rifornimento di idrogeno per il trasporto stradale e marittimo e per la navigazione interna (richiesta di normazione M/581)².

Attualmente diversi incarichi inclusi nella richiesta di normazione M/581 del 2022 risultano ultimati. Tra questi figurano l'adozione di norme importanti per la ricarica senza fili per i veicoli elettrici leggeri; l'alimentazione elettrica dinamica dal livello del suolo attraverso rotaie conduttrici per veicoli elettrici leggeri e pesanti; lo scambio di comunicazioni tra il veicolo elettrico e il punto di ricarica (nota come "comunicazione *vehicle to grid*") per i veicoli elettrici leggeri e pesanti; i connettori (pistole) dei punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compressore) per i veicoli pesanti. Inoltre, a seguito dell'aggiornamento di altre norme come quelle per i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata per i veicoli elettrici leggeri, la Commissione ritiene necessario aggiornare i riferimenti corrispondenti nel regolamento (UE) 2023/1804.

¹ GU L 234 del 22.9.2023, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

² Decisione di esecuzione C(2022) 1710 della Commissione relativa a una richiesta di normazione rivolta alle organizzazioni europee di normazione per quanto riguarda lo scambio di comunicazioni, la fornitura di energia elettrica e idrogeno per il trasporto stradale e marittimo e per la navigazione interna a sostegno della direttiva 2014/94/UE e della sua revisione prevista nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %".

Il presente regolamento delegato della Commissione modifica l'allegato II del regolamento (UE) 2023/1804 al fine di introdurre nuove specifiche tecniche e aggiornare i riferimenti alle norme già figuranti in tale allegato, ove opportuno.

2. CONSULTAZIONI PRECEDENTI L'ADOZIONE DELL'ATTO

Nel preparare il presente regolamento delegato, la Commissione ha consultato esperti degli Stati membri e della Norvegia, del Liechtenstein e dell'Islanda nel corso di varie riunioni del sottogruppo per l'attuazione (E03321/4) del gruppo di esperti del forum per i trasporti sostenibili (FTS). In totale, tra settembre 2023 e giugno 2024, si sono tenute sette riunioni. Gli obiettivi generali e i contenuti del presente regolamento delegato della Commissione sono inoltre stati discussi in sede di comitato sulle infrastrutture per i combustibili alternativi (C49500) il 23 novembre 2023.

Anche gli esperti del settore sono stati tenuti al corrente dei lavori preparatori del presente regolamento delegato della Commissione nell'ambito di due sottogruppi dell'FTS: il sottogruppo sulla governance e sulle norme e il sottogruppo sui dati. Gli esperti dell'FTS hanno inoltre fornito contributi tecnici e raccomandazioni³ in merito alle norme applicabili all'ecosistema dell'elettromobilità oggetto del presente regolamento.

Anche il CEN e il CENELEC sono stati tenuti al corrente dei lavori preparatori del presente regolamento delegato della Commissione, mediante scambi regolari con la Commissione nel contesto dell'adempimento della richiesta di normazione in corso (M/581). Con lettera del 17 luglio 2024, il CEN e il CENELEC hanno informato la Commissione in merito alle norme di cui si raccomanda l'inclusione nel presente regolamento delegato della Commissione.

Il progetto di regolamento delegato della Commissione è stato oggetto di consultazione pubblica per un periodo di 4 settimane sul portale "Di' la tua" della Commissione. Nel corso della consultazione sono pervenute in totale 63 risposte da una gamma diversificata di portatori di interessi, tra cui singole organizzazioni, associazioni di imprese, organizzazioni non governative, istituti accademici e di ricerca, sindacati e cittadini dell'UE.

Dai riscontri forniti è emerso un forte sostegno alle disposizioni incluse nel progetto di regolamento delegato della Commissione, che dimostra quanto la sua importanza ai fini del conseguimento degli obiettivi strategici auspicati riguardanti la piena interoperabilità tecnica delle infrastrutture di ricarica e rifornimento per i combustibili alternativi sia ampiamente riconosciuta. Diversi portatori di interessi hanno tuttavia espresso preoccupazioni e hanno chiesto ulteriori chiarimenti su aspetti specifici.

I portatori di interessi hanno chiesto chiarimenti in merito all'ambito di applicazione delle disposizioni relative ai punti di ricarica di nuova costruzione o ristrutturati. Questo aspetto è stato affrontato e chiarito utilizzando i termini "installato" e "ristrutturato", unitamente a un'ulteriore spiegazione fornita in un considerando. Un altro punto sollevato riguarda l'inclusione di disposizioni tecniche relative ai punti di ricarica privati. La Commissione ha ritenuto sufficientemente chiaro, come indicato in un considerando del progetto di regolamento delegato della Commissione, che il regolamento (UE) 2023/1804 riguarda le specifiche tecniche per l'interoperabilità dei punti di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi sia accessibili al pubblico sia privati e, pertanto, ha concluso che non erano necessarie modifiche. Sono state infine espresse preoccupazioni in merito all'applicazione delle parti della norma EN ISO 15118-2 ed EN ISO 15118-20. I portatori di interessi hanno sottolineato la necessità di fare chiarezza sulle modalità di implementazione di

³ Commissione europea, direzione generale della Mobilità e dei trasporti, *Mapping of the discussion concerning standards and protocols for communication exchange in the electromobility ecosystem*, Ufficio delle pubblicazioni dell'Unione europea, 2022, <https://data.europa.eu/doi/10.2832/6763>.

tali parti della norma, in particolare considerando le funzionalità obbligatorie e facoltative che esse comprendono per diversi casi d'uso e modi di ricarica, nonché sul calendario per la loro applicazione. L'aspetto riguardante l'implementazione di tali parti della norma è stato ulteriormente chiarito in un considerando. Tuttavia, per quanto riguarda il calendario per la loro applicazione, la Commissione ha ritenuto che non siano necessarie modifiche, in quanto il progetto di regolamento delegato prevede già periodi transitori ragionevoli, che tengono specificamente conto della pubblicazione della parte della norma EN ISO 15118-2, che risale al 2016 e ed è pienamente supportata dai casi d'uso e dalle prove di conformità pubblicati nel 2019, nonché dalla parte della norma EN ISO 15118-20, pubblicata nel 2022. In particolare, per quanto riguarda la norma EN ISO 15118-20, è importante osservare che la Commissione intende continuare a monitorare, in collaborazione con il CEN e il CENELEC, che le parti pertinenti della norma in corso di sviluppo, riguardanti le prove di conformità, siano completate tempestivamente.

3. ELEMENTI GIURIDICI DELL'ATTO DELEGATO

Il presente regolamento delegato della Commissione si basa sull'articolo 21, paragrafo 3, lettere a) e b), del regolamento (UE) 2023/1804. Tali disposizioni conferiscono alla Commissione il potere di adottare atti delegati per modificare l'allegato II del regolamento introducendo, per i settori elencati in tale allegato, specifiche tecniche che consentiranno la piena interoperabilità tecnica delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento relativamente ai collegamenti fisici, allo scambio di comunicazioni e all'accesso per le persone a mobilità ridotta, e aggiornando i riferimenti alle norme figuranti in tale allegato.

4. ANALISI COSTI-BENEFICI

A norma dell'articolo 21, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2023/1804, gli atti delegati di cui all'articolo 21, paragrafo 3, che debbano applicarsi alle infrastrutture esistenti devono basarsi su un'analisi costi-benefici da presentare al Parlamento europeo e al Consiglio insieme a tali atti delegati.

Il presente regolamento modifica l'allegato II del regolamento (UE) 2023/1804 introducendo nuove specifiche tecniche per determinate tecnologie per l'infrastruttura per i combustibili alternativi e aggiornando i riferimenti alle norme a cui si riferiscono le specifiche tecniche figuranti in tale allegato.

Determinate disposizioni del presente regolamento introducono nuove specifiche tecniche che si applicano solo alle infrastrutture di ricarica e di rifornimento che saranno installate o ristrutturate a decorrere dalla data di applicazione del presente regolamento. Si tratta delle seguenti disposizioni a norma dell'allegato II:

- punto 1.7 "Specifiche tecniche per la ricarica senza fili statica induttiva per i veicoli elettrici leggeri";
- punto 1.14 "Specifiche tecniche per i sistemi stradali elettrici per l'alimentazione elettrica dinamica dal livello del suolo attraverso rotaie conduttrici per veicoli elettrici leggeri e veicoli elettrici pesanti";
- punto 2.1 "Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il veicolo elettrico e il punto di ricarica (comunicazione *vehicle to grid*)";
- punto 3.5 "Specifiche tecniche per i connettori dei punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compresso) per i veicoli pesanti".

Poiché tali specifiche tecniche non si applicano alle infrastrutture esistenti, non è necessaria un'analisi costi-benefici a norma dell'articolo 21, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2023/1804 ai fini del presente regolamento.

Il presente regolamento comprende tuttavia anche disposizioni che aggiornano i riferimenti alle norme esistenti a cui si riferiscono le specifiche tecniche figuranti nell'allegato II del regolamento (UE) 2023/1804, a seguito del lavoro svolto dalle organizzazioni di sviluppo della normazione. È importante che le specifiche tecniche di cui all'allegato II facciano riferimento all'ultima versione delle norme pertinenti. In tali casi, il presente regolamento si può applicare alle infrastrutture esistenti di cui all'allegato II per quanto riguarda:

- punto 1.1 "Punti di ricarica di potenza standard per veicoli elettrici leggeri";
- punto 1.2 "Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli elettrici leggeri";
- punto 1.3 "Punti di ricarica per veicoli elettrici della categoria L";
- punto 1.4 "Punti di ricarica di potenza standard e punti di ricarica di potenza elevata per autobus elettrici";
- punto 3.1 "Punti di rifornimento di idrogeno all'aperto che erogano idrogeno gassoso usato come carburante per veicoli a motore";
- punto 3.3 "L'algoritmo di rifornimento".

Le modifiche dei riferimenti alle norme sono le seguenti:

- EN IEC 62196-2:2022 "Spine, prese fisse, connettori mobili e fissi per veicoli - Carica conduttiva dei veicoli elettrici - Parte 2: Requisiti di compatibilità dimensionale per attacchi a spina e alveoli per c.a." (precedentemente EN IEC 62196-2:2017);
- EN IEC 62196-3:2022 "Spine, prese fisse, connettori mobili e fissi per veicoli - Carica conduttiva dei veicoli elettrici - Parte 3: Requisiti di compatibilità dimensionale per apparecchi con alveoli e spinotti per c.c. e c.a./c.c." (precedentemente EN IEC 62196-2:2014);
- IEC 60884-1:2022 "Spine e prese di corrente per uso domestico e similare - Parte 1: Prescrizioni generali (precedentemente IEC 60884-1:2002)
- EN 17127:2024 "Punti di rifornimento di idrogeno all'aperto che erogano idrogeno gassoso e che incorporano i protocolli di riempimento" (precedentemente EN 17127:2022).

Le organizzazioni di sviluppo della normazione hanno aggiornato tali norme per i seguenti motivi tecnici:

- EN IEC 62196-2:2022⁴: le modifiche tecniche rispetto alla versione precedente riguardano una modifica del titolo. La modifica è intesa a sostituire il riferimento ai "requisiti di intercambiabilità", che non erano contemplati nella norma, con "requisiti di compatibilità". Tale nuova edizione migliora inoltre l'allineamento tecnico alle norme IEC 62196-1:2022, IEC 62196-3:2022 e IEC 61851-1:2017.
- EN IEC 62196-3:2022⁵: le modifiche tecniche rispetto alla versione precedente riguardano una modifica del titolo. La modifica è intesa a sostituire il riferimento ai "requisiti di intercambiabilità", che non erano contemplati nella norma, con "requisiti di compatibilità". Questa nuova edizione stabilisce inoltre un aumento delle potenze

⁴ <https://webstore.iec.ch/publication/64364>.

⁵ <https://webstore.iec.ch/publication/59923>.

nominali per tutte le configurazioni e il riferimento a nuove prove nella norma IEC 62196-1 (clausole 34, 35, 36 e 37).

- IEC 60884-1:2022⁶: le modifiche tecniche rispetto alla versione precedente riguardano molteplici miglioramenti tecnici e aggiunte. Tali modifiche possono essere riassunte, in modo non esaustivo, come segue: chiarimento delle definizioni, modifiche delle spine e delle prese che incorporano luci pilota, prova di durata delle marcature, introduzione del monitoraggio termico nella spina, requisiti per otturatori in prese portatili, pareti di prova per verificare l'ingresso di acqua e riscrittura della clausola di aumento della temperatura.
- EN 17127:2024⁷: le modifiche tecniche rispetto alla versione precedente riguardano il miglioramento delle definizioni, l'ampliamento dei requisiti generali, le caratteristiche e le proprietà dei punti di rifornimento di idrogeno per portate più elevate necessarie per il rifornimento di veicoli pesanti e aspetti della comunicazione finalizzati a migliorare il livello di sicurezza.

Poiché aggiornano le specifiche tecniche che si applicano alle infrastrutture esistenti, tali disposizioni richiedono un'analisi dei costi e dei benefici a norma dell'articolo 21, paragrafo 4, del regolamento (UE) 2023/1804. In termini di costi, occorre distinguere due categorie: i) i costi derivanti dall'eventuale necessità di adeguare i punti di ricarica e di rifornimento esistenti per conformarsi alle nuove specifiche tecniche; e ii) i costi derivanti dall'accesso ai documenti tecnici delle norme stesse.

Per quanto riguarda la prima categoria, CEN e CENELEC hanno informato la Commissione, con lettera del 17 luglio 2024, che l'aggiornamento delle norme pertinenti contemplate dal presente regolamento non comporta cambiamenti significativi che renderebbero necessari costi di adeguamento veri e propri. Gli aggiornamenti delle norme comportano variazioni incrementali dei costi che rientrano nei regolari costi operativi e di manutenzione di tali infrastrutture. Nel caso concreto del punto 1.1 "Punti di ricarica di potenza standard per veicoli elettrici leggeri", del punto 1.2 "Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli elettrici leggeri", del punto 1.3 "Punti di ricarica per veicoli elettrici della categoria L" e del punto 1.4 "Punti di ricarica di potenza standard e punti di ricarica di potenza elevata per autobus elettrici", gli aggiornamenti delle norme potrebbero potenzialmente comportare la sostituzione dell'hardware funzionante esistente, con conseguenti costi significativi di adeguamento. La versione aggiornata di tali norme dovrebbe pertanto applicarsi solo ai punti di ricarica recentemente installati o ristrutturati, mentre i punti di ricarica esistenti dovrebbero continuare a rispettare le norme attuali fino a quando non saranno ristrutturati, garantendo in tal modo una transizione agevole.

Per quanto riguarda la seconda categoria, gli archivi online delle organizzazioni di sviluppo della normazione indicano un costo una tantum compreso tra circa 250 e 500 EUR per ciascuna norma^{4,5,6,7}, che deve essere pagato una volta da ciascun gestore dell'infrastruttura di ricarica e di rifornimento. Ciò potrebbe comportare un costo cumulativo una tantum compreso tra circa 1 000 e 2 000 EUR per ciascun gestore di punti di ricarica e di rifornimento per l'accesso alle norme aggiornate incluse nel presente regolamento. Tali spese rientrerebbero nei regolari costi operativi per i gestori dei punti di ricarica e di rifornimento per la manutenzione e la gestione delle loro infrastrutture e dei loro servizi. Il costo associato all'accesso alle

⁶ <https://webstore.iec.ch/publication/34175>.

⁷ https://standards.cenelec.eu/dyn/www/f?p=CEN:110:0:::FSP_PROJECT,FSP_ORG_ID:76814,6249&cs=14EEC45C07667CC3396322462132B44BE.

norme è indipendente dal numero di punti o stazioni del gestore. Nel complesso tale costo può essere considerato non significativo per i gestori di punti di ricarica e di rifornimento attivi sul mercato dei combustibili alternativi. È inoltre importante tenere conto della frequenza degli aggiornamenti delle norme. Il ciclo di revisione tipico della maggior parte delle norme internazionali è di circa 5 anni, pertanto le norme aggiornate dovrebbero rimanere stabili nel corso di tale periodo, senza generare ulteriori costi di accesso ai documenti relativi alle norme tecniche.

L'analisi della Commissione non ha individuato altri costi associati all'aggiornamento di tali norme.

Per quanto riguarda i vantaggi per i gestori dei punti di ricarica e di rifornimento, l'aggiornamento dei riferimenti alle norme garantisce che i punti di ricarica e di rifornimento possano continuare a funzionare nell'UE in linea con i più recenti sviluppi tecnici e in modo interoperabile e sicuro. Più specificamente, l'aggiornamento delle norme mediante il presente regolamento garantisce il miglioramento dei riferimenti al contenuto delle norme, il miglioramento delle configurazioni tecniche e il chiarimento delle definizioni o l'ampliamento dei requisiti e delle caratteristiche necessari per la fornitura di combustibile e la comunicazione. Tali aggiornamenti garantiscono che tecnologie e sistemi diversi per le infrastrutture per i combustibili alternativi possano lavorare insieme senza soluzione di continuità, in modo che le infrastrutture siano più affidabili ed efficienti. Infine l'aggiornamento dei riferimenti alle norme comporta un costante risparmio sui costi per i costruttori e i gestori di tali infrastrutture di ricarica e di rifornimento, grazie all'aggiornamento coordinato delle specifiche tecniche. Ciò fornisce certezza per gli investimenti.

Se le specifiche tecniche comuni prescritte dal regolamento (UE) 2023/1804 facessero riferimento a norme obsolete e si discostassero quindi dalle ultime versioni delle norme fornite dalle organizzazioni di sviluppo della normazione, il mantenimento dei benefici di cui sopra sarebbe compromesso. In particolare, il riferimento a norme obsolete potrebbe far sì che importanti componenti tecnici dell'infrastruttura per i combustibili alternativi dipendano da sistemi obsoleti che sono incompatibili con le tecnologie e i veicoli più recenti presenti sul mercato. Ciò potrebbe comportare potenziali guasti tecnici e delle apparecchiature dovuti a problemi hardware o software, con ripercussioni negative sull'esperienza degli utenti. In ultima analisi, ciò creerebbe incertezza in merito all'operatività dell'infrastruttura e porterebbe a una situazione in cui la perdita complessiva di benefici derivanti dalla realizzazione costante e senza soluzione di continuità di infrastrutture di ricarica e di rifornimento interoperabili sarebbe di gran lunga superiore al costo minimo derivante dagli aggiornamenti delle norme.

Tutto considerato si può quindi concludere che i benefici delle modifiche introdotte dal presente regolamento sono superiori ai loro costi.

5. MONITORAGGIO E ATTUAZIONE DEL MERCATO

Per garantire un'attuazione del mercato tecnicamente corretta e interoperabile in tutta l'Unione, la Commissione può modificare l'allegato II del regolamento (UE) 2023/1804 mediante un nuovo regolamento delegato della Commissione al fine di introdurre ulteriori specifiche tecniche o aggiornare i riferimenti alle norme figuranti in tale allegato. CEN e CENELEC dovrebbero rendere noto alla Commissione quando saranno ultimati i lavori di normazione in corso nell'ambito della richiesta di normazione M/581.

Nel frattempo la Commissione intende continuare a monitorare, in collaborazione con CEN e CENELEC, che le parti pertinenti della norma in corso di sviluppo per alcuni settori oggetto del presente regolamento delegato della Commissione siano completate a tempo debito. È il

caso delle specifiche tecniche di cui all'allegato II, punto 2.1: "Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il veicolo elettrico e il punto di ricarica (comunicazione *vehicle to grid*)". Parti aggiuntive della norma relative alle prove di conformità applicabili alla norma EN ISO 15118-20:2022 sono necessarie e dovrebbero essere introdotte nell'allegato II del regolamento (UE) 2023/1804 una volta ultimati tali lavori di normazione. Se il lavoro tecnico su tali parti della norma sarà ritardato, considerando anche le pertinenti specifiche di cibersicurezza, la Commissione può valutare l'eventuale necessità di fissare una nuova data per l'attuazione obbligatoria della norma EN ISO 15118-20:2022 e può modificare di conseguenza l'allegato II, punti 2.1.2 e 2.1.3, del regolamento (UE) 2023/1804.

In ultima analisi, una volta realizzata una transizione completa del mercato verso la norma EN ISO 15118-20:2022, ossia quando tutti i veicoli elettrici e l'infrastruttura di ricarica saranno conformi alla norma EN ISO 15118-20:2022 in base alle disposizioni tecniche per l'infrastruttura di ricarica stabilite nel presente regolamento delegato, la Commissione può valutare se l'implementazione obbligatoria della parte della norma EN ISO 15118-2:2016 sia ancora necessaria e può modificare di conseguenza l'allegato II, punto 2.1, del regolamento (UE) 2023/1804.

REGOLAMENTO DELEGATO (UE) .../... DELLA COMMISSIONE

del 2.4.2025

che modifica il regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio per quanto riguarda le norme per la ricarica senza fili, il sistema stradale elettrico, la comunicazione *vehicle-to-grid* e la fornitura di idrogeno per i veicoli adibiti al trasporto su strada

LA COMMISSIONE EUROPEA,

visto il trattato sul funzionamento dell'Unione europea,

visto il regolamento (UE) 2023/1804 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 settembre 2023, sulla realizzazione di un'infrastruttura per i combustibili alternativi, e che abroga la direttiva 2014/94/UE¹, in particolare l'articolo 21, paragrafo 3,

considerando quanto segue:

- (1) La Commissione può modificare l'allegato II relativo alle specifiche tecniche del regolamento (UE) 2023/1804 al fine di introdurre nuove specifiche tecniche o aggiornare i riferimenti alle norme figuranti in tale allegato per consentire la piena interoperabilità tecnica delle infrastrutture di ricarica e di rifornimento in termini di connessioni fisiche, scambi di comunicazioni e accesso per le persone a mobilità ridotta.
- (2) A norma dell'articolo 21, paragrafo 2, del regolamento (UE) 2023/1804, la Commissione può chiedere alle organizzazioni europee di normazione (OEN) di elaborare norme europee che stabiliscano specifiche tecniche per i settori di cui all'allegato II di tale regolamento per i quali la Commissione non abbia ancora adottato specifiche tecniche comuni.
- (3) Nel 2022, a norma dell'articolo 10, paragrafo 1, del regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio², la Commissione europea ha chiesto al Comitato europeo di normazione (CEN) e al Comitato europeo di normazione elettrotecnica (CENELEC) di elaborare e adottare norme europee appropriate per quanto riguarda lo scambio di comunicazioni e la fornitura di idrogeno e di elettricità per il trasporto stradale e marittimo e per la navigazione interna (M/581)³.
- (4) Con lettera del 17 luglio 2024, CEN e CENELEC hanno informato la Commissione che erano stati ultimati diversi lavori di normazione richiesti. CEN e CENELEC hanno

¹ GU L 234 del 22.9.2023, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

² Regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 25 ottobre 2012, sulla normazione europea, che modifica le direttive 89/686/CEE e 93/15/CEE del Consiglio nonché le direttive 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE e 2009/105/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e che abroga la decisione 87/95/CEE del Consiglio e la decisione n. 1673/2006/CE del Parlamento europeo e del Consiglio (GU L 316 del 14.11.2012, pag. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj>).

³ Decisione di esecuzione C(2022) 1710 della Commissione relativa a una richiesta di normazione rivolta alle organizzazioni europee di normazione per quanto riguarda lo scambio di comunicazioni, la fornitura di energia elettrica e idrogeno per il trasporto stradale e marittimo e per la navigazione interna a sostegno della direttiva 2014/94/UE e della sua revisione prevista nell'ambito del pacchetto "Pronti per il 55 %" (M/581).

raccomandato alla Commissione di includere tali norme nel quadro giuridico pertinente dell'Unione. Le specifiche tecniche di cui all'allegato II del regolamento (UE) 2023/1804 dovrebbero riflettere tali raccomandazioni.

- (5) Al fine di consentire l'uso senza soluzione di continuità dei veicoli alimentati da combustibili alternativi in tutta l'Unione, le disposizioni tecniche per l'"interoperabilità" dovrebbero riferirsi rigorosamente alla capacità dei punti di ricarica e di rifornimento per i combustibili alternativi sia accessibili al pubblico sia privati di fornire energia in modo compatibile con tutte le pertinenti tecnologie dei veicoli.
- (6) Le specifiche tecniche relative ai punti di ricarica di potenza standard in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici sono attualmente incluse nell'allegato II, punto 1.2, del regolamento (UE) 2023/1804, che riguarda le specifiche tecniche per i punti di ricarica di potenza elevata, mentre dovrebbero essere incluse nell'allegato II, punto 1.1. Anche i titoli dei punti 1.1 e 1.2 dovrebbero essere modificati per chiarire che si applicano solo ai veicoli elettrici leggeri.
- (7) CEN e CENELEC hanno informato la Commissione che le norme relative ai punti di ricarica di potenza standard e elevata per i veicoli elettrici di cui all'allegato II, punti 1.1 e 1.2, del regolamento (UE) 2023/1804 dovrebbero essere aggiornate a seguito di una modifica del titolo. Lo scopo è di sostituire il riferimento ai "requisiti di intercambiabilità", che non erano contemplati nella norma, con "requisiti di compatibilità". Le nuove versioni delle parti pertinenti della norma che dovrebbero applicarsi almeno a tali punti di ricarica recentemente installati o ristrutturati sono EN IEC 62196-2:2022 e EN IEC 62196-3:2022. Al fine di evitare la potenziale sostituzione dell'hardware attualmente funzionante, i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata esistenti dovrebbero continuare a essere conformi alle parti pertinenti della norma EN IEC 62196-2:2017 e EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.
- (8) La parte della norma EN IEC 61851-1:2019 descrive quattro possibili modi di ricarica (Modo 1, 2, 3 e 4). Tali modi di ricarica forniscono importanti caratteristiche operative, funzioni e condizioni tecniche relative al punto di ricarica, quali gli aspetti relativi alla sicurezza elettrica e le caratteristiche operative a cui i veicoli elettrici devono conformarsi per una ricarica sicura ed efficace. Per consentire un'interpretazione agevole da parte del mercato, i diversi modi di ricarica di cui alle norme relative ai punti di ricarica figuranti nell'allegato II del regolamento (UE) 2023/1804 dovrebbero essere inclusi in tale regolamento insieme alle norme pertinenti.
- (9) CEN e CENELEC hanno informato la Commissione che, ai fini dell'interoperabilità, dovrebbe essere consentito che anche i punti di ricarica privati di potenza standard in corrente alternata (CA) per i veicoli elettrici siano dotati di prese fisse per la ricarica in Modo 2 conformi alla parte della norma IEC 60884-1:2022. La parte 1 di tale norma dovrebbe applicarsi alle spine e alle prese fisse o portatili destinate esclusivamente alla ricarica in corrente alternata, per usi domestici o simili, sia all'interno che all'esterno, in cui il Modo 2 comprende un dispositivo di controllo e protezione sul cavo (*in-cable control and protection device*, IC-CPD) che garantisce protezione, controllo e regolazione sicura della potenza.
- (10) La definizione di "punto di ricarica" di cui all'articolo 2, punto 48), del regolamento (UE) 2023/1804 comprende i dispositivi con potenza di uscita pari o inferiore a 3,7 kW la cui funzione principale è la ricarica di veicoli elettrici in Modo 2. Tali dispositivi dovrebbero pertanto essere inclusi nell'allegato II, punto 1.1, del

regolamento (UE) 2023/1804. Ai fini dell'interoperabilità, i punti di ricarica privati di potenza standard in corrente alternata la cui funzione principale è la ricarica di veicoli elettrici dovrebbero essere dotati almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2 per la ricarica in Modo 3, quale descritta nella norma EN IEC 62196-2:2022. In alternativa, se la loro potenza di uscita è pari o inferiore a 3,7 kW e la loro funzione principale è la ricarica di veicoli elettrici esclusivamente in Modo 2, essi dovrebbero essere dotati almeno di prese fisse per la ricarica in Modo 2 conformi alla norma IEC 60884-1:2022.

- (11) CEN e CENELEC hanno informato la Commissione che le norme relative ai punti di ricarica per i veicoli elettrici della categoria L di cui all'allegato II, punto 1.3, lettere a) e b), del regolamento (UE) 2023/1804, dovrebbero essere aggiornate. Per la norma di cui al punto 1.3, lettera a), l'aggiornamento è necessario a seguito di una modifica del titolo, al fine di sostituire il riferimento ai "requisiti di intercambiabilità". Per la norma di cui al punto 1.3, lettera b), l'aggiornamento è necessario per integrare diversi miglioramenti tecnici, tra cui il chiarimento delle definizioni non interessate nella norma dai "requisiti di compatibilità". Le nuove versioni delle parti pertinenti delle norme sono EN IEC 62196-2:2022 ed IEC 60884-1:2022. Il titolo del punto 1.3 dovrebbe inoltre essere modificato per chiarire che, nel contesto del regolamento (UE) 2023/1804, esso si applica solo ai veicoli elettrici della categoria L. Il presente regolamento modifica i titoli dell'allegato II, punti 1.1 e 1.2, del regolamento (UE) 2023/1804, tuttavia anche al punto 1.3 del medesimo allegato dovrebbe essere presente un riferimento alle parti della norma pertinenti per i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente alternata e in corrente continua applicabili ai veicoli elettrici della categoria L, poiché esse continuano ad applicarsi a tali veicoli. Al fine di evitare la potenziale sostituzione dell'hardware attualmente funzionante, la transizione verso le nuove versioni di tali parti della norma EN IEC 62196-2:2022 ed EN IEC 62196-3:2022 per i punti di ricarica recentemente installati e ristrutturati di cui all'allegato II, punti 1.3.2 e 1.3.3, del regolamento (UE) 2023/1804 dovrebbe seguire lo stesso approccio adottato per i punti di ricarica di cui ai punti 1.1 e 1.2 di tale allegato. Le modifiche dei titoli e dell'ambito di applicazione dell'allegato II, punti 1.1, 1.2 e 1.3, del regolamento (UE) 2023/1804 sono necessarie per una presentazione più chiara delle norme applicabili per ciascuna categoria di veicoli.
- (12) La ricarica dei veicoli elettrici in Modo 2 dovrebbe essere possibile utilizzando la presa fissa standard di ciascuno Stato membro. Pertanto, la conformità dei punti di ricarica alle prese fisse di cui alla parte della norma IEC 60884-1:2022, necessaria a norma dell'allegato II, punto 1.1 e punto 1.3, lettera b), del regolamento (UE) 2023/1804, dovrebbe essere garantita se le prese fisse dei punti di ricarica sono conformi al sistema nazionale dello Stato membro, in base alla parte della norma IEC 60884-1:2022, in cui è installato il punto di ricarica. I prodotti, comprese le prese fisse per la ricarica elettrica, devono rispettare il regolamento (UE) 2023/988 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, relativo alla sicurezza generale dei prodotti⁴.
- (13) CEN e CENELEC hanno informato la Commissione che le norme relative ai punti di ricarica di potenza standard e elevata per gli autobus elettrici di cui all'allegato II,

⁴ Regolamento (UE) 2023/988 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 10 maggio 2023, relativo alla sicurezza generale dei prodotti, che modifica il regolamento (UE) n. 1025/2012 del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva (UE) 2020/1828 del Parlamento europeo e del Consiglio, e che abroga la direttiva 2001/95/CE del Parlamento europeo e del Consiglio e la direttiva 87/357/CEE del Consiglio (GU L 135 del 23.5.2023, pag. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj>).

punto 1.4, del regolamento (UE) 2023/1804 dovrebbero essere aggiornate a seguito di una modifica del titolo. La modifica è intesa a sostituire il riferimento ai "requisiti di intercambiabilità", che non erano contemplati nella norma, con "requisiti di compatibilità". Le nuove versioni delle parti pertinenti delle norme che dovrebbero applicarsi ai punti di ricarica recentemente installati o ristrutturati sono EN IEC 62196-2:2022 e EN IEC 62196-3:2022. Al fine di evitare la potenziale sostituzione dell'hardware attualmente funzionante, i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata esistenti dovrebbero continuare a essere conformi alle parti pertinenti della norma EN IEC 62196-2:2017 e EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.

- (14) Considerando che la realizzazione dell'infrastruttura di ricarica destinata ai veicoli elettrici pesanti è già in corso, è necessario stabilire specifiche tecniche comuni pertinenti per garantire l'interoperabilità di tale infrastruttura. In attesa dell'adozione delle pertinenti norme finali contenenti le specifiche tecniche per il sistema di ricarica a megawatt (*Megawatt Charging System*, MCS), è necessario garantire l'interoperabilità delle infrastrutture di ricarica in grado di fornire elettricità ai veicoli elettrici sia leggeri sia pesanti. A tal fine, a norma dell'allegato II, punto 1.6, del regolamento (UE) 2023/1804, i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua per veicoli elettrici leggeri e pesanti dovrebbero essere dotati di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato "Combo 2" per la ricarica in Modo 4, quale descritta nella parte della norma EN IEC 62196-3:2022. Tale norma non dovrebbe tuttavia applicarsi alle infrastrutture di ricarica destinate esclusivamente ai veicoli pesanti e dotate esclusivamente di MCS, in quanto le specifiche tecniche pertinenti saranno introdotte nel regolamento (UE) 2023/1804 una volta completato il lavoro di normazione per l'MCS.
- (15) CEN e CENELEC hanno informato la Commissione in merito alle norme raccomandate da applicare ai punti di ricarica per la ricarica senza fili statica induttiva per i veicoli elettrici leggeri. A norma dell'allegato II, punto 1.7, del regolamento (UE) 2023/1804, a tali punti di ricarica dovrebbero applicarsi le parti della norma EN IEC 61980-1:2021, IEN IEC 61980-2:2023 e EN IEC 61980-3:2022.
- (16) Per confermare l'attuazione del mercato sicura e interoperabile delle parti 1, 2 e 3 della norma EN IEC 61980, i prototipi dei sistemi di trasferimento di potenza senza fili (*wireless power transfer*, WPT) sviluppati per la ricarica senza fili statica induttiva dei veicoli elettrici leggeri sono stati sottoposti a prova dal Centro comune di ricerca della Commissione conformemente alle metodologie stabilite in tali parti della norma. I risultati delle prove confermano che i prototipi dei sistemi WPT rispettano i limiti delle parti 1, 2 e 3 della norma EN IEC 61980 e che è pertanto opportuno introdurre tale norma nel regolamento (UE) 2023/1804.
- (17) CEN e CENELEC hanno informato la Commissione in merito alle norme di cui è raccomandata l'applicazione all'infrastruttura di ricarica per l'alimentazione elettrica dinamica dal livello del suolo attraverso rotaie conduttrici per veicoli elettrici leggeri e veicoli elettrici pesanti. A tale infrastruttura di ricarica dovrebbe applicarsi la specifica tecnica CLC/TS 50717:2022.
- (18) CEN e CENELEC hanno informato la Commissione in merito alle norme di cui è raccomandata l'applicazione ai punti di ricarica accessibili al pubblico per l'interfaccia di comunicazione *vehicle to grid* per i veicoli stradali, che dovrebbero figurare nell'allegato II, punto 2.1, del regolamento (UE) 2023/1804. Le parti della norma EN ISO 15118-1:2019, EN ISO 15118-2:2016, EN ISO 15118-3:2016, EN ISO 15118-

4:2019 ed EN ISO 15118-5:2019 dovrebbero applicarsi almeno a tali punti di ricarica recentemente installati o ristrutturati. CEN e CENELEC hanno inoltre raccomandato che i punti di ricarica accessibili al pubblico per l'interfaccia di comunicazione *vehicle to grid* per i veicoli stradali installati o ristrutturati a partire dal 1° gennaio 2027 siano almeno conformi anche alla parte della norma EN ISO 15118-20:2022. I punti di ricarica privati per l'interfaccia di comunicazione *vehicle to grid* per i veicoli stradali installati o ristrutturati a partire dal 1° gennaio 2027 dovrebbero inoltre essere conformi almeno alla parte della norma EN IEC 61851-1:2019 per la ricarica in Modo 2 e alla parte della norma EN ISO 15118-20:2022 per la ricarica in Modo 3 o 4. È opportuno prevedere un periodo transitorio ragionevole per i punti di ricarica che devono essere conformi alla parte della norma EN ISO 15118-20:2022, più recente e più complessa. Tale parte della norma dovrebbe pertanto applicarsi a tali punti di ricarica a decorrere dal 1° gennaio 2027.

- (19) CEN e CENELEC hanno informato la Commissione che i veicoli elettrici attualmente presenti sul mercato sono conformi solo alla parte della norma EN ISO 15118-2:2016. Ciò è stato confermato da esperti del forum per i trasporti sostenibili. Nella parte della norma EN ISO 15118-2:2016 non sono contemplate diverse caratteristiche e possibilità tecniche pertinenti, quali la ricarica intelligente avanzata, la ricarica bidirezionale o la gestione multicontrattuale per la tecnologia *Plug and Charge*. Tali caratteristiche sono contemplate nella parte della norma EN ISO 15118-20:2022. Per questo motivo, al fine di garantire che gli utenti finali di veicoli elettrici attualmente conformi alla norma EN ISO 15118-2:2016 siano in grado di utilizzare i punti di ricarica durante la vita utile dei loro veicoli, è opportuno che i punti di ricarica nell'Unione siano tenuti a conformarsi anche alla norma EN ISO 15118-2:2016. Ai fini dell'interoperabilità, è pertanto opportuno garantire la coesistenza della conformità alle parti della norma EN ISO 15118-2:2016 e EN ISO 15118-20:2022 nell'infrastruttura di ricarica accessibile al pubblico a norma dell'allegato II, punti 2.1.1 e 2.1.2, del regolamento (UE) 2023/1804 fino a che non sarà completata la transizione del mercato verso la conformità alla parte della norma EN ISO 15118-20:2022.
- (20) I costruttori di apparecchiature originali sono informati tramite il presente regolamento delle norme pertinenti applicabili ai punti di ricarica accessibili al pubblico e privati. Per garantire una rapida transizione, essi dovrebbero tenere conto di tali norme quando immettono sul mercato nuovi veicoli elettrici e, ove tecnicamente possibile, aggiornare i veicoli elettrici esistenti attualmente sul mercato in modo che diventino conformi alla norma EN ISO 15118-20:2022 e non solo alla norma EN ISO 15118-2:2016. Analogamente, ove tecnicamente possibile, i gestori dei punti di ricarica dovrebbero aggiornare i punti di ricarica esistenti sul mercato in modo che supportino le funzionalità previste nella norma EN ISO 15118-20:2022, in aggiunta a quelle della norma EN ISO 15118-2:2016 e ad altre potenziali soluzioni di comunicazione a basso livello esistenti, come la modulazione di larghezza di impulso (PWM), quale descritta nella norma EN IEC 61851-1:2019.
- (21) Per evitare investimenti non recuperabili in infrastrutture di ricarica pubbliche e private, i punti di ricarica esistenti e accessibili al pubblico per la ricarica in Modo 3 e 4, che utilizzano sistemi di comunicazione a basso livello, come la PWM, e che sono già in grado di comunicare con i veicoli elettrici presenti sul mercato conformi alla norma EN ISO 15118-2:2016, dovrebbero essere esentati dall'attuazione delle parti da 1 a 5 della norma EN ISO 15118 o successive versioni estese quale EN ISO 15118-20:2022. L'aggiornamento di punti di ricarica esistenti e accessibili al pubblico da una soluzione di comunicazione a basso livello a una ad alto livello, quale descritta nelle

norme EN ISO 15118-2 ed EN ISO 15118-20, potrebbe richiedere modifiche significative del software e dell'hardware, rendendo eventualmente necessaria la completa sostituzione di tale infrastruttura funzionante. Per questo motivo, le parti da 1 a 5 della norma EN ISO 15118 dovrebbero applicarsi solo ai punti di ricarica accessibili al pubblico recentemente installati o ristrutturati. La parte più recente della norma EN ISO 15118-20:2022 non dovrebbe applicarsi a tali punti di ricarica di recentemente installati o ristrutturati fino al 1° gennaio 2027, al fine di prevedere un periodo transitorio ragionevole per tali punti di ricarica.

- (22) Anche i punti di ricarica privati esistenti per la ricarica in Modo 2, che utilizzano soluzioni di comunicazione a basso livello, come la PWM, che sono già in grado di espletare le funzioni di ricarica di base con prese normali per uso domestico e di comunicare con i veicoli elettrici presenti sul mercato conformi alla norma EN ISO 15118-2:2016, dovrebbero essere esentati dall'attuazione delle parti da 1 a 5 della norma EN ISO 15118 o successive versioni estese quale EN ISO 15118-20:2022. Ciò è dovuto al fatto che attualmente tali norme non apporterebbero alcun valore aggiunto all'utente finale. Per questo motivo, la parte della norma EN IEC 61851-1:2019 di cui all'allegato II, punto 2.1.3, lettera a), del regolamento (UE) 2023/1804 dovrebbe applicarsi ai punti di ricarica privati recentemente installati o ristrutturati per la ricarica in Modo 2 a decorrere dal 1° gennaio 2027. Inoltre, per quanto riguarda i punti di ricarica privati per la ricarica in Modo 3 e 4, in cui le caratteristiche di ricarica avanzate, come la ricarica intelligente e bidirezionale, sono abilitate solo con una comunicazione di alto livello, la parte della norma EN ISO 15118-20:2022 di cui al punto 2.1.3, lettera b), di tale allegato non dovrebbe applicarsi a tali punti di ricarica recentemente installati o ristrutturati fino al 1° gennaio 2027, al fine di prevedere un periodo transitorio ragionevole per tali punti di ricarica.
- (23) I gestori e i costruttori di punti di ricarica sia accessibili al pubblico sia privati specificamente per la ricarica in Modo 3 e 4 per i veicoli elettrici dovrebbero preparare e predisporre i relativi hardware e software affinché supportino adeguatamente la parte della norma EN ISO 15118-20:2022 a decorrere dal 1° gennaio 2027 in tutti i punti di ricarica recentemente installati o ristrutturati. L'implementazione generale delle parti della norma EN ISO 15118-2 ed EN ISO 15118-20 dovrebbe essere effettuata integralmente, mentre la loro applicazione dovrebbe tenere conto delle funzionalità obbligatorie e facoltative già definite in tali parti della norma, pertinenti per i vari casi d'uso e modalità di ricarica. Questo approccio garantisce l'implementazione sicura e interoperabile delle parti della norma, affrontando nel contempo in modo adeguato i diversi scenari operativi.
- (24) *Plug and Charge* è una soluzione tecnologica descritta nelle parti della norma EN ISO 15118-2:2016 ed EN ISO 15118-20:2022. Prevede l'autenticazione e l'autorizzazione automatiche tra il veicolo elettrico e la stazione di ricarica. Ciò consente di procedere a una sessione di ricarica effettuando un pagamento sulla base di un contratto tra l'utente finale e il fornitore di servizi di mobilità, includendo le informazioni di fatturazione. Per effettuare una sessione di ricarica, i conducenti di veicoli elettrici devono solo collegare il connettore di un punto di ricarica al veicolo elettrico e il processo inizierà automaticamente. L'implementazione in tutta l'Unione della tecnologia *Plug and Charge* e la possibilità per gli utenti finali di accedervi in modo interoperabile in tutta l'Unione dovrebbero fornire ulteriori opportunità di semplificazione del processo di ricarica dei veicoli elettrici, migliorando l'esperienza complessiva degli utenti.
- (25) I gestori dei punti di ricarica accessibili al pubblico possono decidere volontariamente se offrire servizi *Plug and Charge* o altri servizi pertinenti, come la ricarica

intelligente e bidirezionale, in linea con le opzioni previste nelle parti delle norme EN ISO 15118-2:2016 ed EN ISO 15118-20:2022. La tecnologia *Plug and Charge* dovrebbe essere attuata in modo interoperabile in tutta l'Unione per garantire un'esperienza utente semplice e senza soluzione di continuità. Ai fini dell'interoperabilità e della sicurezza a livello dell'Unione, tutti i punti di ricarica accessibili al pubblico installati o ristrutturati a partire dal 1° gennaio 2027 in corrente alternata o corrente continua, per veicoli elettrici leggeri e pesanti e che offrono servizi di autenticazione e autorizzazione automatici, come *Plug and Charge*, dovrebbero essere conformi sia alla norma EN ISO 15118-2:2016 sia alla norma EN ISO 15118-20:2022. Ai punti di ricarica accessibili al pubblico esistenti che forniscono servizi di autenticazione e di autorizzazione automatici con una soluzione diversa dal *Plug and Charge* basata sulle norme EN ISO 15118-2:2016 ed EN ISO 15118-20:2022 dovrebbe essere consentito di continuare a funzionare fino al conseguimento di una transizione completa del mercato. Il regolamento (UE) 2023/1804 dovrebbe garantire tale attuazione interoperabile e sicura della tecnologia *Plug and Charge*.

- (26) Il termine "installato" dovrebbe indicare il collocamento iniziale di tutte le pertinenti apparecchiature dei punti di ricarica, compresi l'hardware, il software e le relative infrastrutture elettriche, quali connessioni di alimentazione elettrica, trasformatori e altri sistemi elettrici, per consentire la ricarica dei veicoli elettrici. L'installazione si differenzia dalla realizzazione del punto di ricarica, in quanto quest'ultima prevede che il punto di ricarica sia pienamente operativo e a disposizione degli utenti finali. Il termine "ristrutturato" dovrebbe indicare una sostituzione significativa o completa delle pertinenti apparecchiature dei punti di ricarica. Gli aggiornamenti periodici di manutenzione, compresa la sostituzione di componenti specifici, come i cavi di ricarica, non dovrebbero essere considerati ristrutturazioni. CEN e CENELEC hanno informato la Commissione che la norma per i punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso utilizzato come carburante per veicoli a motore e il relativo algoritmo di rifornimento di cui all'allegato II, punti 3.1 e 3.3, del regolamento (UE) 2023/1804 dovrebbero essere aggiornati a seguito di una nuova versione della norma. La norma EN 17127:2024 dovrebbe applicarsi a tali punti di rifornimento e ai relativi algoritmi di rifornimento. CEN e CENELEC hanno informato la Commissione in merito alla norma di cui è raccomandata l'applicazione ai connettori per i punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compressore) per i veicoli pesanti. A norma dell'allegato II, punto 3.5, del regolamento (UE) 2023/1804, a tali punti di rifornimento dovrebbe applicarsi la norma EN 17127:2024.
- (27) Anche il titolo dell'allegato II, punto 3.1, del regolamento (UE) 2023/1804 dovrebbe essere modificato per evitare incertezze del mercato e chiarire che si applica ai punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compressore) solo per i veicoli leggeri. La modifica del titolo consentirà una migliore differenziazione delle specifiche tecniche relative specificamente ai punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compressore) per i veicoli leggeri di cui all'allegato II, punto 3.1, ed eviterà sovrapposizioni con le specifiche tecniche per i veicoli pesanti di cui al punto 3.5 di tale allegato, mantenendo nel contempo lo stesso ambito di applicazione.
- (28) La direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio⁵ stabilisce requisiti relativi alle capacità nazionali nel settore della cibersicurezza, impone agli

⁵ Direttiva (UE) 2022/2555 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 14 dicembre 2022, relativa a misure per un livello comune elevato di cibersicurezza nell'Unione, recante modifica del regolamento (UE) n. 910/2014 e della direttiva (UE) 2018/1972 e che abroga la direttiva (UE) 2016/1148 (direttiva NIS 2) (GU L 333 del 27.12.2022, pag. 80, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj>).

Stati membri di adottare strategie nazionali per la cibersecurity e introduce norme e obblighi in materia di gestione dei rischi di cibersecurity e condivisione delle informazioni. Poiché la direttiva (UE) 2022/2555 include i gestori dei punti di ricarica in un settore ad alta criticità, l'applicazione di tale direttiva e dei requisiti di cui al regolamento (UE) 2023/1804 dovrebbe essere complementare.

- (29) È pertanto opportuno modificare di conseguenza il regolamento (UE) 2023/1804.
- (30) L'articolo 21, paragrafo 6, del regolamento (UE) 2023/1804 impone che le modifiche dell'allegato II di tale regolamento, adottate mediante atti delegati, includano periodi transitori ragionevoli prima che le disposizioni ivi contenute diventino vincolanti. Il presente regolamento dovrebbe pertanto prevedere una data di applicazione differita generale,

HA ADOTTATO IL PRESENTE REGOLAMENTO:

Articolo 1

L'allegato II del regolamento (UE) 2023/1804 è modificato conformemente all'allegato del presente regolamento.

Articolo 2

Il presente regolamento entra in vigore il ventesimo giorno successivo alla pubblicazione nella *Gazzetta ufficiale dell'Unione europea*.

Esso si applica a decorrere dal [OP: inserire la data corrispondente a sei mesi dopo la data di entrata in vigore del presente regolamento].

Il presente regolamento è obbligatorio in tutti i suoi elementi e direttamente applicabile in ciascuno degli Stati membri.

Fatto a Bruxelles, il 2.4.2025

Per la Commissione
La presidente
Ursula VON DER LEYEN