



2025/656

18.6.2025

**REGOLAMENTO DELEGATO (UE) 2025/656 DELLA COMMISSIONE**

**del 2 aprile 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/UE <sup>(1)</sup>, 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 Consiglio <sup>(2)</sup>, 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) <sup>(3)</sup>.
- (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 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.

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

<sup>(2)</sup> 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>).

<sup>(3)</sup> Decisione di esecuzione 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) [C(2022) 1710].

- (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 <sup>(\*)</sup>.
- (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, 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

<sup>(\*)</sup> 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>).

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 Consiglio <sup>(5)</sup> stabilisce requisiti relativi alle capacità nazionali nel settore della cibersicurezza, impone agli Stati membri di adottare strategie nazionali per la cibersicurezza e introduce norme e obblighi in materia di gestione dei rischi di cibersicurezza 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 8 gennaio 2026.

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

Fatto a Bruxelles, il 2 aprile 2025

*Per la Commissione*  
*La presidente*  
Ursula VON DER LEYEN

---

<sup>(5)</sup> 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>).

## ALLEGATO

L'allegato II del regolamento (UE) 2023/1804 è così modificato:

(1) è inserito il seguente punto 0:

«0. Definizioni

Ai fini del presente allegato si applicano le definizioni seguenti:

- a) «installato» indica 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;
- b) «ristrutturato» indica una sostituzione significativa o completa delle pertinenti apparecchiature dei punti di ricarica.»;

(2) i punti da 1.1 a 1.4 sono sostituiti dai seguenti:

«1.1. Punti di ricarica di potenza standard per veicoli elettrici leggeri:

- i punti di ricarica di potenza standard in corrente alternata (CA) per i veicoli elettrici leggeri, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli del tipo 2 per la ricarica in Modo 3, come descritto nella norma EN IEC 62196-2:2022 o, se la loro potenza è pari o inferiore a 3,7 kW e il loro scopo principale è la ricarica di veicoli elettrici in Modo 2, con prese fisse conformi alla norma IEC 60884-1:2022; i punti di ricarica di potenza standard in corrente alternata (CA) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-2:2017 fino a che non saranno ristrutturati;
- i punti di ricarica di potenza standard in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici leggeri, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato «Combo 2» per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022; i punti di ricarica di potenza standard in corrente continua (CC) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.

1.2. Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli elettrici leggeri:

- i punti di ricarica di potenza elevata in corrente alternata (CA) per i veicoli elettrici leggeri, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli di tipo 2 per la ricarica in Modo 3, quali descritti nella norma EN IEC 62196-2:2022; i punti di ricarica di potenza elevata in corrente alternata (CA) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-2:2017 fino a che non saranno ristrutturati;
- i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici leggeri, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato «Combo 2» per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022; i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua (CC) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.

1.3. Punti di ricarica per veicoli elettrici della categoria L:

1.3.1. i punti di ricarica in corrente alternata (CA) accessibili al pubblico, riservati ai veicoli elettrici della categoria L e con una potenza di uscita pari o inferiore a 3,7 kW devono essere dotati, a fini di interoperabilità, di almeno uno dei seguenti elementi:

- a) prese fisse o connettori per veicoli del tipo 3 A, quali descritti nella norma EN 62196-2:2022 (per la ricarica in Modo 3);
- b) prese fisse conformi alla norma IEC 60884-1:2022 (per la ricarica in Modo 1 o 2);

- 1.3.2. i punti di ricarica in corrente alternata (CA) accessibili al pubblico, riservati ai veicoli elettrici della categoria L, superiori a 3,7 kW e installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026 devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di prese fisse o connettori per veicoli di tipo 2 per la ricarica in Modo 3, quali descritti nella norma EN IEC 62196-2:2022; i punti di ricarica in corrente alternata (CA) accessibili al pubblico, riservati ai veicoli elettrici della categoria L, superiori a 3,7 kW e installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-2:2017 fino a che non saranno ristrutturati.
- 1.3.3. i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente continua (CC) accessibili al pubblico, riservati ai veicoli elettrici della categoria L e installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026 devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato «Combo 2» per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022; i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente continua (CC), accessibili al pubblico e installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.
- 1.4. Punti di ricarica di potenza standard e punti di ricarica di potenza elevata per autobus elettrici:
- i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente alternata (CA) per gli autobus elettrici, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori di tipo 2 per la ricarica in Modo 3, quali descritti nella norma EN IEC 62196-2:2022; i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente alternata (CA) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-2:2017 fino a che non saranno ristrutturati;
  - i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente continua (CC) per gli autobus elettrici, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato «Combo 2» per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022; i punti di ricarica di potenza standard e di potenza elevata in corrente continua (CC) installati prima di tale data devono continuare a essere conformi alla norma EN IEC 62196-3:2014 fino a che non saranno ristrutturati.»;
- (3) i punti 1.6 e 1.7 sono sostituiti dai seguenti:
- «1.6. Punti di ricarica di potenza elevata per veicoli elettrici pesanti:
- i punti di ricarica di potenza elevata in corrente continua (CC) per l'infrastruttura di ricarica in grado di fornire elettricità ai veicoli elettrici sia leggeri sia pesanti devono essere dotati, a fini di interoperabilità, almeno di connettori per veicoli del sistema di ricarica combinato «Combo 2» per la ricarica in Modo 4, quali descritti nella norma EN IEC 62196-3:2022.
- 1.7. Specifiche tecniche per la ricarica senza fili statica induttiva per i veicoli elettrici leggeri:
- i punti di ricarica per i veicoli elettrici leggeri destinati alla ricarica senza fili statica induttiva devono essere conformi, a fini di interoperabilità, alle seguenti norme:
- EN IEC 61980-1:2021 «Sistemi di trasferimento di potenza wireless (WPT) per veicoli elettrici - parte 1: Requisiti generali»;
  - EN IEC 61980-2:2023 «Sistemi di trasferimento di potenza senza fili (WPT) per veicoli elettrici - parte 2: Requisiti specifici per il sistema di comunicazione MF-WPT e le attività»;
  - EN IEC 61980-3:2022 «Sistemi di trasferimento di potenza senza fili (WPT) per veicoli elettrici - parte 3: Requisiti particolari per sistemi di trasferimento di potenza senza fili a campi magnetici».»;

(4) il punto 1.14 è sostituito dal seguente:

«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:

l'infrastruttura di ricarica in corrente alternata (CA) e in corrente continua (CC) dedicata al sistema stradale elettrico (ERS) per l'alimentazione elettrica dinamica dal livello del suolo attraverso rotaie conduttrici per veicoli elettrici leggeri e veicoli elettrici pesanti dotati di dispositivi di captazione di corrente a livello del suolo, che consente ai veicoli stradali di captare la corrente conduttiva da una linea di alimentazione integrata nella strada, deve essere conforme, ai fini dell'interoperabilità, alle seguenti norme:

— CLC/TS 50717:2022 «Requisiti tecnici per i captatori di corrente per sistemi di alimentazione al livello del terreno su veicoli stradali in esercizio»;

(5) il punto 2.1 è sostituito dal seguente:

«2.1. Specifiche tecniche relative alla comunicazione tra il veicolo elettrico e il punto di ricarica (comunicazione *vehicle to grid*):

2.1.1. i punti di ricarica accessibili al pubblico in corrente alternata (CA) e in corrente continua (CC) per i veicoli elettrici leggeri e pesanti, installati o ristrutturati a partire dal 8 gennaio 2026, devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno alle seguenti norme:

— EN ISO 15118-1:2019 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione tra veicolo e rete di ricarica - parte 1: Informazioni generali e definizione dei casi d'uso»;

— EN ISO 15118-2:2016 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione veicolo-rete - parte 2: Requisiti per il Protocollo di rete e di applicazione»;

— EN ISO 15118-3:2016 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione veicolo-rete - parte 3: Requisiti per i livelli fisico e di collegamento»;

— EN ISO 15118-4:2019 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione veicolo-rete - parte 4: Prove di conformità del protocollo di applicazione e della rete»;

— EN ISO 15118-5:2019 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione veicolo-rete - parte 5: Prove di conformità del layer fisico e del layer di collegamento dei dati».

2.1.2. I punti di ricarica accessibili al pubblico in corrente alternata (CA) e in corrente continua (CC) per veicoli elettrici leggeri e pesanti, installati o ristrutturati a partire dal 1° gennaio 2027, devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno alla norma EN ISO 15118-20:2022 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione tra veicolo e infrastruttura di ricarica elettrica - parte 20: Requisiti di protocollo per il livello di rete e livello applicativo di 2<sup>a</sup> generazione». Laddove offrano servizi di autenticazione e autorizzazione automatici, come la tecnologia *Plug and Charge*, tali punti di ricarica devono essere conformi, a fini di interoperabilità e sicurezza, sia alla norma EN ISO 15118-2:2016 sia alla norma EN ISO 15118-20:2022.

2.1.3. I punti di ricarica privati in corrente alternata (CA) e in corrente continua (CC) per veicoli elettrici leggeri e pesanti, installati o ristrutturati a partire dal 1° gennaio 2027, devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno alle seguenti norme:

a) EN IEC 61851-1:2019 «Sistema di ricarica conduttiva dei veicoli elettrici - parte 1: Prescrizioni generali» (per la ricarica in Modo 2);

b) EN ISO 15118-20:2022 «Veicoli stradali - Interfaccia di comunicazione tra veicolo e infrastruttura di ricarica elettrica - parte 20: Requisiti di protocollo per il livello di rete e livello applicativo di 2<sup>a</sup> generazione» (per la ricarica in Modo 3 o 4).»

(6) il punto 3.1 è sostituito dal seguente:

«3.1. Le specifiche tecniche per i connettori per i punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compressato) per i veicoli leggeri devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno ai requisiti di interoperabilità descritti nella norma EN 17127:2024.»;

(7) il punto 3.3 è sostituito dal seguente:

«3.3. L'algoritmo di rifornimento di idrogeno deve essere conforme ai requisiti della norma EN 17127:2024.»;

(8) il punto 3.5 è sostituito dal seguente:

«3.5. Le specifiche tecniche per i connettori per i punti di rifornimento che erogano idrogeno gassoso (compressore) per i veicoli pesanti devono essere conformi, a fini di interoperabilità, almeno ai requisiti descritti nella norma EN 17127:2024.».

---