



REGLAMENTO DELEGADO (UE) 2025/656 DE LA COMISIÓN

de 2 de abril de 2025

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

LA COMISIÓN EUROPEA,

Visto el Tratado de Funcionamiento de la Unión Europea,

Visto el Reglamento (UE) 2023/1804 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 13 de septiembre de 2023, relativo a la implantación de una infraestructura para los combustibles alternativos y por el que se deroga la Directiva 2014/94/UE ⁽¹⁾, y en particular su artículo 21, apartado 3,

Considerando lo siguiente:

- (1) La Comisión puede modificar el anexo II, relativo a las especificaciones técnicas, del Reglamento (UE) 2023/1804 para introducir nuevas especificaciones técnicas o actualizar referencias a las normas que figuran en dicho anexo, a fin de permitir la plena interoperabilidad técnica de la infraestructura de recarga y repostaje por lo que respecta a las conexiones físicas, los intercambios de comunicaciones y el acceso para las personas con movilidad reducida.
- (2) La Comisión puede pedir, con arreglo al artículo 21, apartado 2, del Reglamento (UE) 2023/1804, a las organizaciones europeas de normalización que elaboren normas europeas que establezcan especificaciones técnicas para los ámbitos mencionados en el anexo II de dicho Reglamento en relación con los cuales la Comisión no haya adoptado especificaciones técnicas comunes.
- (3) En 2022, con arreglo al artículo 10, apartado 1, del Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽²⁾, la Comisión pidió al Comité Europeo de Normalización (CEN) y al Comité Europeo de Normalización Electrotécnica (Cenelec) que elaboraran y adoptaran normas europeas adecuadas aplicables al intercambio de comunicación, el suministro de electricidad y de hidrógeno para el transporte por carretera, marítimo y de navegación interior (M/581) ⁽³⁾.
- (4) Mediante carta de 17 de julio de 2024, el CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de que habían finalizado varios trabajos de normalización que les habían sido solicitados. El CEN y el Cenelec recomendaron que la Comisión incluyera dichas normas en el marco jurídico de la Unión pertinente. Las especificaciones técnicas a que se refiere el anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804 deben reflejar dichas recomendaciones.
- (5) A fin de lograr un uso sin contratiempos de los vehículos que utilizan combustibles alternativos en toda la Unión, las disposiciones técnicas relativas a la «interoperabilidad» deben referirse estrictamente a la capacidad de los puntos de recarga y repostaje de combustibles alternativos, tanto de acceso público como privado, para suministrar energía que sea compatible con todas las tecnologías pertinentes de los vehículos.
- (6) Las especificaciones técnicas sobre los puntos de recarga de potencia normal de corriente continua (CC) para vehículos eléctricos figuran actualmente en el punto 1.2 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804, relativo a las especificaciones técnicas para los puntos de recarga de alta potencia, cuando deberían figurar en el punto 1.1 de dicho anexo. Los títulos de los puntos 1.1 y 1.2 también deben modificarse para aclarar que se aplican únicamente a los vehículos eléctricos ligeros.

⁽¹⁾ DO L 234 de 22.9.2023, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1804/oj>.

⁽²⁾ Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 25 de octubre de 2012, sobre la normalización europea, por el que se modifican las Directivas 89/686/CEE y 93/15/CEE del Consejo y las Directivas 94/9/CE, 94/25/CE, 95/16/CE, 97/23/CE, 98/34/CE, 2004/22/CE, 2007/23/CE, 2009/23/CE y 2009/105/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y por el que se deroga la Decisión 87/95/CEE del Consejo y la Decisión n.º 1673/2006/CE del Parlamento Europeo y del Consejo (DO L 316 de 14.11.2012, p. 12, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1025/oj>).

⁽³⁾ Decisión de Ejecución de la Comisión, relativa a una solicitud de normalización dirigida a las organizaciones europeas de normalización en lo que respecta al intercambio de comunicación, el suministro de electricidad e hidrógeno para el transporte por carretera, marítimo y la navegación interior, en apoyo de la Directiva 2014/94/UE y de la revisión de esta prevista en el marco del paquete de medidas «Objetivo 55» (M-581) [C(2022) 1710].

- (7) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de que las normas relativas a los puntos de recarga de potencia normal y de alta potencia para vehículos eléctricos incluidas en los puntos 1.1 y 1.2 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804 deben actualizarse con motivo de un cambio de título. El objetivo es sustituir la referencia a los «requisitos de intercambiabilidad», que no se abordan en la norma, por «requisitos de compatibilidad». Las nuevas versiones de las partes pertinentes de las normas que deben aplicarse al menos a los puntos de recarga recién instalados o renovados son EN IEC 62196-2:2022 y EN IEC 62196-3:2022. Con el fin de evitar la posible sustitución del *hardware* operativo actualmente, los puntos de recarga de potencia normal y de alta potencia existentes deben seguir cumpliendo las partes pertinentes de la norma EN IEC 62196-2:2017 y EN IEC 62196-3:2014 hasta que sean renovados.
- (8) La parte de la norma EN IEC 61851-1:2019 describe cuatro posibles modos de recarga (modos 1, 2, 3 y 4). Estos modos de recarga ofrecen características operativas, funciones y condiciones técnicas importantes relacionadas con el punto de recarga, como los aspectos de seguridad eléctrica y las características operativas que los vehículos eléctricos deben reunir para recargar correctamente y de manera segura. Para facilitar la interpretación en el mercado, los diferentes modos de recarga relacionados con las normas sobre puntos de recarga establecidas en el anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804 deben incluirse en dicho Reglamento junto con las normas pertinentes.
- (9) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de que, a efectos de interoperabilidad, debería permitirse que los puntos de recarga de potencia normal de corriente alterna (CA) privados para vehículos eléctricos también estén equipados con tomas de corriente para el modo 2 de recarga conformes con la parte de la norma IEC 60884-1:2022. La parte 1 de dicha norma debe aplicarse a enchufes y tomas de corriente fijas o portátiles para CA únicamente, para usos domésticos y análogos, ya sea en interiores o exteriores, cuando el modo 2 incluya un dispositivo de control y protección integrado en el cable (IC-CPD) que garantice la protección, el control y una regulación segura de la potencia.
- (10) La definición de «punto de recarga» del artículo 2, punto 48, del Reglamento (UE) 2023/1804 abarca los dispositivos con una potencia disponible inferior o igual a 3,7 kW y cuya finalidad principal es la recarga de vehículos eléctricos en el modo 2. Por consiguiente, estos dispositivos también deben incluirse en el punto 1.1 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804. A efectos de interoperabilidad, los puntos de recarga de potencia normal de corriente alterna privados cuya finalidad principal sea la recarga de vehículos eléctricos deben estar equipados al menos con las tomas de corriente o los conectores de vehículo de tipo 2 para el modo 3 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-2:2022. Como alternativa, si su potencia disponible es inferior o igual a 3,7 kW y su finalidad principal es la recarga de vehículos eléctricos exclusivamente en el modo 2, deben estar equipados al menos con tomas de corriente para el modo 2 de recarga conformes con la norma IEC 60884-1:2022.
- (11) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de que deben actualizarse las normas relativas a los puntos de recarga para vehículos eléctricos de categoría L incluidas en el punto 1.3, letras a) y b), del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804. En el caso de la norma mencionada en el punto 1.3, letra a), la actualización es necesaria debido a un cambio de título, a fin de sustituir la referencia a los «requisitos de intercambiabilidad». En el caso de la norma mencionada en el punto 1.3, letra b), la actualización es necesaria para incorporar varias mejoras técnicas, incluida la aclaración de las definiciones que no se abordan en la norma mediante la expresión «requisitos de compatibilidad». Las nuevas versiones de las partes pertinentes de las normas son EN IEC 62196-2:2022 y IEC 60884-1:2022. También debe modificarse el título del punto 1.3 para aclarar que, en el contexto del Reglamento (UE) 2023/1804, se aplica únicamente a los vehículos eléctricos de categoría L. Dado que el presente Reglamento modifica los títulos de los puntos 1.1 y 1.2 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804, las partes pertinentes de las normas relativas a los puntos de recarga de potencia normal y de alta potencia de CA y CC que son aplicables a los vehículos eléctricos de categoría L deben mencionarse también en el punto 1.3 de dicho anexo, pues siguen siendo aplicables a esos vehículos. Con el fin de evitar la posible sustitución del *hardware* operativo actualmente, la transición de dichas partes de las normas a las nuevas versiones EN IEC 62196-2:2022 y EN IEC 62196-3:2022 para los puntos de recarga recién instalados y renovados con arreglo a los puntos 1.3.2 y 1.3.3 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804 debe seguir el mismo enfoque que el aplicable a los puntos de recarga con arreglo a los puntos 1.1 y 1.2 de dicho anexo. Las modificaciones de los títulos y el ámbito de aplicación de los puntos 1.1, 1.2 y 1.3 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804 son necesarias para lograr una presentación más clara de las normas aplicables a cada categoría de vehículos.

- (12) La recarga de vehículos eléctricos en el modo 2 debe ser posible utilizando la toma de corriente estándar de cada Estado miembro. Por consiguiente, debe garantizarse que los puntos de recarga con tomas de corriente cumplan la parte de la norma IEC 60884-1:2022, tal como se exige en el punto 1.1 y el punto 1.3, letra b), del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804, cuando las tomas de corriente de los puntos de recarga sean conformes con el sistema nacional del Estado miembro, sobre la base de la parte de la norma IEC 60884-1:2022, en el que se implante el punto de recarga. Los productos, incluidas las tomas de corriente para la recarga eléctrica, deben ajustarse a lo dispuesto en el Reglamento (UE) 2023/988 del Parlamento Europeo y del Consejo (*).
- (13) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de que las normas relativas a los puntos de recarga de potencia normal y de alta potencia para autobuses eléctricos incluidas en el punto 1.4 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804 deben actualizarse con motivo de un cambio de título. Se trata de sustituir la referencia a los «requisitos de intercambiabilidad», que no se abordan en la norma, por «requisitos de compatibilidad». Las nuevas versiones de las partes pertinentes de las normas que deben aplicarse al menos a los puntos de recarga recién instalados o renovados son EN IEC 62196-2:2022 y EN IEC 62196-3:2022. Con el fin de evitar la posible sustitución del *hardware* operativo actualmente, los puntos de recarga de potencia normal y de alta potencia existentes deben seguir cumpliendo las partes pertinentes de la norma EN IEC 62196-2:2017 y EN IEC 62196-3:2014 hasta que sean renovados.
- (14) Teniendo en cuenta la implantación, ya en curso, de infraestructuras de recarga destinadas a vehículos eléctricos pesados, es necesario establecer las especificaciones técnicas comunes pertinentes, a fin de garantizar la interoperabilidad de dicha infraestructura. A la espera de la adopción de las normas finales pertinentes que contengan las especificaciones técnicas del sistema de carga de megavatios, es necesario garantizar la interoperabilidad de la infraestructura de recarga capaz de suministrar electricidad tanto a los vehículos eléctricos ligeros como a los pesados. A tal fin, en virtud del punto 1.6 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804, los puntos de recarga de alta potencia de CC para vehículos eléctricos ligeros y pesados deben estar equipados con los conectores de vehículo del sistema de carga combinada «Combo-2» para el modo 4 de recarga descritos en la parte de la norma EN IEC 62196-3:2022. Sin embargo, dicha norma no debe aplicarse a las infraestructuras de recarga destinadas exclusivamente a vehículos pesados y equipadas únicamente con sistemas de carga de megavatios, ya que las especificaciones técnicas pertinentes se introducirán en el Reglamento (UE) 2023/1804 una vez que finalicen los trabajos de normalización relacionados con dichos sistemas.
- (15) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de las normas que se recomienda aplicar a los puntos de recarga para la recarga inalámbrica estática inductiva de vehículos eléctricos ligeros. Con arreglo al punto 1.7 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804, las partes de la norma EN IEC 61980-1:2021, IEN IEC 61980-2:2023 y EN IEC 61980-3:2022 deben aplicarse a dichos puntos de recarga.
- (16) Para confirmar la aplicación segura e interoperable de las partes 1, 2 y 3 de la norma EN IEC 61980 en el mercado, el Centro Común de Investigación de la Comisión sometió a ensayo, de conformidad con las metodologías establecidas en dichas partes de la norma, los prototipos de sistemas de transferencia inalámbrica de potencia (TIP) desarrollados para la recarga inalámbrica estática inductiva de vehículos eléctricos ligeros. Los resultados de los ensayos confirman que los prototipos del sistema TIP cumplen los límites de las partes 1, 2 y 3 de la norma EN IEC 61980 y que, por lo tanto, procede introducir dicha norma en el Reglamento (UE) 2023/1804.
- (17) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de las normas que se recomienda aplicar a la infraestructura de recarga para el suministro de energía terrestre dinámico a través de carriles conductores para vehículos eléctricos ligeros y pesados. La especificación técnica CLC/TS 50717:2022 debe aplicarse a esa infraestructura de recarga.
- (18) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de las normas que se recomendaba aplicar a los puntos de recarga de acceso público para la interfaz de comunicación del vehículo a la red para vehículos de carretera, que deben figurar en el punto 2.1 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804. Las partes de la norma EN ISO 15118-1:2019, EN ISO 15118-2:2016, EN ISO 15118-3:2016, EN ISO 15118-4:2019 y EN ISO 15118-5:2019 deben aplicarse, como mínimo, a esos puntos de recarga recién instalados o renovados. Además, el CEN y el Cenelec recomendaron que los puntos de recarga de acceso público para la interfaz de comunicación del vehículo a la red para los vehículos de carretera instalados o renovados a partir del 1 de enero de 2027 también cumplan al menos la parte de la norma EN

(*) Reglamento (UE) 2023/988 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 10 de mayo de 2023, relativo a la seguridad general de los productos, por el que se modifican el Reglamento (UE) n.º 1025/2012 del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva (UE) 2020/1828 del Parlamento Europeo y del Consejo, y se derogan la Directiva 2001/95/CE del Parlamento Europeo y del Consejo y la Directiva 87/357/CEE del Consejo (DO L 135 de 23.5.2023, p. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/988/oj>).

ISO 15118-20:2022. Asimismo, los puntos de recarga privados para la interfaz de comunicación del vehículo a red para vehículos de carretera instalados o renovados a partir del 1 de enero de 2027 deben cumplir al menos la parte de la norma EN IEC 61851-1:2019 para el modo 2 de recarga, y la parte de la norma EN ISO 15118-20:2022 para el modo 3 o el modo 4 de recarga. Conviene prever un período de transición razonable para los puntos de recarga que deben cumplir la parte de la norma EN ISO 15118-20:2022, más reciente y compleja. Por consiguiente, dicha parte de la norma debe aplicarse a esos puntos de recarga a partir del 1 de enero de 2027.

- (19) El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de que los vehículos eléctricos que se comercializan actualmente están equipados únicamente con la parte de la norma EN ISO 15118-2:2016. Expertos del Foro de Transporte Sostenible confirmaron esa información. La parte de la norma EN ISO 15118-2:2016 carece de varias características y posibilidades técnicas pertinentes, como la recarga inteligente avanzada, la recarga bidireccional o la gestión de múltiples contratos para el servicio de «conectar y cargar». Estas características las cubre la parte de la norma EN ISO 15118-20:2022. Por este motivo, para garantizar que los usuarios finales con vehículos eléctricos actualmente equipados con la norma EN ISO 15118-2:2016 puedan utilizar puntos de recarga durante la vida útil de sus vehículos, conviene que los puntos de recarga de la Unión también deban cumplir dicha norma. A efectos de interoperabilidad, debe garantizarse la coexistencia de ambas partes de la norma EN ISO 15118-2:2016 y EN ISO 15118-20:2022 en infraestructuras de recarga de acceso público, con arreglo a los puntos 2.1.1 y 2.1.2 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804, hasta que se logre la transición completa del mercado a la parte de la norma EN ISO 15118-20:2022.
- (20) Mediante el presente Reglamento se informa a los fabricantes de equipos originales de las normas pertinentes aplicables a los puntos de recarga de acceso público y privados. Para garantizar una transición rápida, deben tener en cuenta esas normas a la hora de introducir nuevos vehículos eléctricos en el mercado y, cuando sea técnicamente posible, actualizar los vehículos eléctricos comercializados actualmente, pasando de la norma EN ISO 15118-2:2016 a la EN ISO 15118-20:2022. Del mismo modo, cuando sea técnicamente posible, los operadores de puntos de recarga deben actualizar los puntos de recarga existentes en el mercado, de forma que tengan en cuenta la norma EN ISO 15118-20:2022, además de la norma EN ISO 15118-2:2016, y otras posibles soluciones de comunicación de bajo nivel existentes, como la modulación por ancho de pulsos (PWM, por sus siglas en inglés) descrita en la norma EN IEC 61851-1:2019.
- (21) A fin de evitar inversiones obsoletas en infraestructuras de recarga públicas y privadas, los puntos de recarga de acceso público existentes para los modos 3 y 4 de recarga que utilicen comunicaciones de bajo nivel, como la PWM, que ya son capaces de comunicarse con vehículos eléctricos del mercado equipados con la norma EN ISO 15118-2:2016, deben quedar exentos de la aplicación de las partes 1 a 5 de la norma EN ISO 15118 o de versiones ampliadas posteriores de esta, como la EN ISO 15118-20:2022. El paso de los puntos de recarga de acceso público existentes que utilizan comunicaciones de bajo nivel a aquellos que utilizan comunicaciones de alto nivel, tal como se describe en las normas EN ISO 15118-2 y EN ISO 15118-20, podría requerir cambios significativos en el *software* y el *hardware*, lo que podría hacer necesaria la sustitución completa de esa infraestructura operativa. Por este motivo, las partes 1 a 5 de la norma EN ISO 15118 deben aplicarse únicamente a los puntos de recarga de acceso público recién instalados o renovados. La parte más reciente de la norma EN ISO 15118-20:2022 no debe aplicarse a dichos puntos de recarga recién instalados o renovados hasta el 1 de enero de 2027, a fin de conceder a esos puntos de recarga un período transitorio razonable.
- (22) Además, en el caso de los puntos de recarga privados existentes para el modo 2 de recarga, la utilización de las soluciones de comunicación de bajo nivel, como la PWM, que ya son capaces de ofrecer funciones de recarga básicas con tomas de corriente domésticas normales y de comunicarse con los vehículos eléctricos del mercado equipados con la norma EN ISO 15118-2:2016, también debe quedar exenta de la aplicación de las partes 1 a 5 de la norma EN ISO 15118 o de versiones ampliadas posteriores de esta, como la norma ISO 15118-20:2022. Esto se debe a que estas normas no aportarían actualmente ningún valor adicional al usuario final. Por este motivo, la parte de la norma EN IEC 61851-1:2019 que figura en el punto 2.1.3, letra a), del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804 debe aplicarse a los puntos de recarga privados recién instalados o renovados para el modo 2 de recarga a partir del 1 de enero de 2027. Además, en lo que respecta a los puntos de recarga privados para los modos 3 y 4 de recarga, cuando las características de recarga avanzada, como la recarga inteligente y la bidireccional, solo estén habilitadas con comunicación de alto nivel, la norma EN ISO 15118-20:2022 que figura en el punto 2.1.3, letra b), de dicho anexo no debe aplicarse a esos puntos de recarga recién instalados o renovados hasta el 1 de enero de 2027, a fin de conceder a esos puntos de recarga un período transitorio razonable.

- (23) Los operadores y los fabricantes de puntos de recarga, tanto de acceso público como privados, específicos para los modos 3 y 4 de recarga para vehículos eléctricos deben preparar y predisponer su *hardware* y *software* para tener debidamente en cuenta la parte de la norma EN ISO 15118-20:2022 a partir del 1 de enero de 2027 en todos los puntos de recarga recién instalados o renovados. Aunque la aplicación general de las partes de la norma EN ISO 15118-2 y EN ISO 15118-20 debe llevarse a cabo en su totalidad, la aplicación debe tener en cuenta las funcionalidades obligatorias y opcionales ya definidas en dichas partes de la norma, según corresponda a los distintos casos de uso y modos de recarga. Este enfoque garantiza una aplicación segura e interoperable de las partes de la norma, al tiempo que aborda adecuadamente los diferentes escenarios operativos.
- (24) «Conectar y cargar» es una solución tecnológica habilitada por las partes de la norma EN ISO 15118-2:2016 y EN ISO 15118-20:2022. Permite la autenticación y autorización automáticas entre el vehículo eléctrico y la estación de recarga. Esto permite llevar a cabo una sesión de recarga sobre la base de un pago contractual entre el usuario final y el proveedor de servicios de movilidad, incluida la información sobre la facturación. Para realizar una sesión de recarga, lo único que tienen que hacer los conductores de los vehículos eléctricos es conectar el conector de un punto de recarga con el vehículo eléctrico, y el proceso comienza automáticamente. La aplicación a escala de la Unión de la solución «conectar y cargar», junto a la posibilidad de que los usuarios finales accedan a ella de manera interoperable en toda la Unión, deberían traer consigo oportunidades adicionales para simplificar el proceso de recarga de los vehículos eléctricos y mejorar la experiencia general del usuario.
- (25) Los operadores de puntos de recarga de acceso público pueden decidir voluntariamente ofrecer servicios de «conectar y cargar», u otros servicios pertinentes, como los de recarga inteligente y recarga bidireccional, en consonancia con el nivel de opcionalidad establecido en las partes de la norma EN ISO 15118-2:2016 y EN ISO 15118-20:2022. El servicio de «conectar y cargar» debe aplicarse de manera interoperable en toda la Unión para ofrecer una experiencia de usuario sencilla y sin contratiempos. A efectos de interoperabilidad y seguridad a escala de la Unión, todos los puntos de recarga de acceso público de CA y CC para vehículos eléctricos ligeros y pesados instalados o renovados a partir del 1 de enero de 2027 que ofrezcan servicios de autenticación y autorización automáticas, como el de «conectar y cargar», deben cumplir tanto la norma EN ISO 15118-2:2016 como la norma EN ISO 15118-20:2022. Los puntos de recarga de acceso público existentes que presten servicios de autenticación y autorización automáticas con una solución distinta de la de «conectar y cargar» sobre la base de las normas EN ISO 15118-2:2016 y EN ISO 15118-20:2022 deben poder seguir haciéndolo hasta que se haya logrado una transición completa del mercado. El Reglamento (UE) 2023/1804 debe garantizar la aplicación interoperable y segura de la solución «conectar y cargar».
- (26) El término «instalado» debe entenderse como la colocación inicial de todos los equipos pertinentes del punto de recarga, incluidos el *hardware*, el *software* y la infraestructura eléctrica asociada, como las conexiones de suministro de electricidad, los transformadores y otros sistemas eléctricos, para permitir la recarga de los vehículos eléctricos. Esto es diferente del despliegue del punto de recarga, que implica además que este esté plenamente operativo y a disposición de los usuarios finales. El término «renovado» debe entenderse como una sustitución importante o completa de los equipos del punto de recarga en cuestión. Las actualizaciones periódicas relacionadas con el mantenimiento, incluida la sustitución de componentes específicos, como los cables de recarga, no deben considerarse una renovación. El CEN y el Cenelec informaron a la Comisión de que la norma relativa a los puntos de repostaje que suministran hidrógeno gaseoso utilizado como combustible a bordo de vehículos de motor y el algoritmo de repostaje asociado previsto en los puntos 3.1 y 3.3 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804 deben actualizarse con motivo de una nueva versión de la norma. La norma EN 17127: 2024 debe aplicarse a dichos puntos de repostaje y a los algoritmos de repostaje asociados. El CEN y el Cenelec también informaron a la Comisión de la norma que se recomienda aplicar a los conectores de los puntos de repostaje que suministran hidrógeno (comprimido) gaseoso para vehículos pesados. Con arreglo al punto 3.5 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804, la norma EN 17127:2024 debe aplicarse a esos puntos de repostaje.
- (27) El título del punto 3.1 del anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804 también debe modificarse para evitar la incertidumbre del mercado y aclarar que es aplicable a los puntos de repostaje que suministran hidrógeno (comprimido) gaseoso únicamente para vehículos ligeros. Este cambio de título proporcionará una mejor diferenciación de las especificaciones técnicas específicas para los puntos de repostaje que suministran hidrógeno (comprimido) gaseoso para los vehículos ligeros que figuran en el punto 3.1 del anexo II y evitará solapamientos con las especificaciones técnicas para los vehículos pesados que figuran en el punto 3.5 de dicho anexo, manteniendo al mismo tiempo el mismo ámbito de aplicación.

- (28) La Directiva (UE) 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo ⁽⁷⁾ establece requisitos relativos a las capacidades nacionales en el ámbito de la ciberseguridad, exige a los Estados miembros que adopten estrategias nacionales de ciberseguridad, e introduce normas y obligaciones sobre la gestión de riesgos de ciberseguridad y el intercambio de información. Dado que la Directiva (UE) 2022/2555 califica a los operadores de puntos de recarga como parte de un sector de alta criticidad, la aplicación de dicha Directiva y los requisitos establecidos en el Reglamento (UE) 2023/1804 deben ser complementarios.
- (29) Procede, por tanto, modificar el Reglamento (UE) 2023/1804 en consecuencia.
- (30) El artículo 21, apartado 6, del Reglamento (UE) 2023/1804 exige que las modificaciones del anexo II de dicho Reglamento adoptadas mediante actos delegados incluyan períodos transitorios razonables antes de que las disposiciones incluidas en él sean vinculantes. Por consiguiente, el presente Reglamento debe prever una fecha de aplicación diferida general.

HA ADOPTADO EL PRESENTE REGLAMENTO:

Artículo 1

El anexo II del Reglamento (UE) 2023/1804 se modifica de conformidad con el anexo del presente Reglamento.

Artículo 2

El presente Reglamento entrará en vigor a los veinte días de su publicación en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

Será aplicable a partir del 8 de enero de 2026.

El presente Reglamento será obligatorio en todos sus elementos y directamente aplicable en cada Estado miembro.

Hecho en Bruselas, el 2 de abril de 2025.

Por la Comisión
La Presidenta
Ursula VON DER LEYEN

⁽⁷⁾ Directiva (UE) 2022/2555 del Parlamento Europeo y del Consejo, de 14 de diciembre de 2022, relativa a las medidas destinadas a garantizar un elevado nivel común de ciberseguridad en toda la Unión, por la que se modifican el Reglamento (UE) n.º 910/2014 y la Directiva (UE) 2018/1972 y por la que se deroga la Directiva (UE) 2016/1148 (Directiva SRI 2) (DO L 333 de 27.12.2022, p. 80, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2022/2555/oj>).

ANEXO

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

1) Se inserta el punto 0 siguiente:

«0. Definiciones:

A efectos del presente anexo, se entenderá por:

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

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

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

- los puntos de recarga de potencia normal de corriente alterna (CA) para vehículos eléctricos ligeros instalados o renovados a partir del 8 de enero de 2026 estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con las tomas de corriente o conectores de vehículo de tipo 2 para el modo 3 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-2:2022, o, si su potencia es inferior o igual a 3,7 kW y su finalidad principal es la recarga de vehículos eléctricos en modo 2, con tomas de corriente conformes con la norma IEC 60884-1:2022; los puntos de recarga de potencia normal de corriente alterna (CA) instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-2:2017 hasta que sean renovados;
- los puntos de recarga de potencia normal de corriente continua (CC) para vehículos eléctricos ligeros instalados o renovados a partir del 8 de enero de 2026 estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores de vehículo del sistema de carga combinada “Combo-2” para el modo 4 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-3:2022; los puntos de recarga de potencia normal de corriente continua (CC) instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-3:2014 hasta que sean renovados.

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

- los puntos de recarga de alta potencia de corriente alterna (CA) para vehículos eléctricos ligeros instalados o renovados a partir del 8 de enero de 2026 estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores de vehículo del tipo 2 para el modo 3 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-2:2022; los puntos de recarga de alta potencia de corriente alterna (CA) instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-2:2017 hasta que sean renovados;
- los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) para vehículos eléctricos ligeros instalados o renovados a partir del 8 de enero de 2026 estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores de vehículo del sistema de carga combinada “Combo-2” para el modo 4 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-3:2022; los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-3:2014 hasta que sean renovados.

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

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

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

- 1.3.2. Los puntos de recarga de corriente alterna (CA) de acceso público reservados a vehículos eléctricos de categoría L con una potencia superior a 3,7 kW instalados o renovados a partir del 8 de enero de 2026 estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con las tomas de corriente o los conectores de vehículo del tipo 2 para el modo 3 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-2:2022; los puntos de recarga de corriente alterna (CA) de acceso público reservados a vehículos eléctricos de categoría L con una potencia superior a 3,7 kW instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-2:2017 hasta que sean renovados.
- 1.3.3. Los puntos de recarga de potencia normal y los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) de acceso público reservados a vehículos eléctricos de categoría L instalados o renovados a partir del 8 de enero de 2026 estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores de vehículo del sistema de carga combinada “Combo-2” para el modo 4 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-3:2022; los puntos de recarga de potencia normal y los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) de acceso público instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-3:2014 hasta que sean renovados.
- 1.4. Puntos de recarga de potencia normal y puntos de recarga de alta potencia para autobuses eléctricos:
- los puntos de recarga de potencia normal y los puntos de recarga de alta potencia de corriente alterna (CA) para autobuses eléctricos instalados o renovados a partir del 8 de enero de 2026 estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores del tipo 2 para el modo 3 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-2:2022; los puntos de recarga de potencia normal y los puntos de recarga de alta potencia de corriente alterna (CA) instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-2:2017 hasta que sean renovados;
 - los puntos de recarga de potencia normal y los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) para autobuses eléctricos instalados o renovados a partir del 8 de enero de 2026 estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores de vehículo del sistema de carga combinada “Combo-2” para el modo 4 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-3:2022; los puntos de recarga de potencia normal y los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) instalados antes de esa fecha seguirán cumpliendo la norma EN IEC 62196-3:2014 hasta que sean renovados.».
- 3) Los puntos 1.6 y 1.7 se sustituyen por el texto siguiente:
- «1.6. Puntos de recarga de alta potencia para vehículos eléctricos pesados:
- los puntos de recarga de alta potencia de corriente continua (CC) para las infraestructuras de recarga capaces de suministrar electricidad a vehículos eléctricos tanto ligeros como pesados estarán equipados, a efectos de interoperabilidad, al menos con los conectores de vehículo del sistema de carga combinada “Combo-2” para el modo 4 de recarga descritos en la norma EN IEC 62196-3:2022.
- 1.7. Especificaciones técnicas relativas a la recarga inalámbrica estática inductiva para vehículos eléctricos ligeros.
- Los puntos de recarga para vehículos eléctricos ligeros destinados a la recarga inalámbrica estática inductiva cumplirán, a efectos de interoperabilidad, las siguientes normas:
- EN IEC 61980-1:2021, “Sistemas inalámbricos de transferencia de potencia para vehículos eléctricos (WPT). Parte 1: Requisitos generales”;
 - EN IEC 61980-2:2023, “Sistemas inalámbricos de transferencia de potencia para vehículos eléctricos (WPT). Parte 2: Requisitos específicos para la comunicación y las actividades del sistema MF-WPT”;
 - EN IEC 61980-3:2022, “Sistemas inalámbricos de transferencia de potencia para vehículos eléctricos (WPT). Parte 3: Requisitos específicos para los sistemas de transferencia de energía inalámbricos de campo magnético”.».

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

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

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

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

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

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

2.1.1. Los puntos de recarga de acceso público de corriente alterna (CA) y corriente continua (CC) para vehículos eléctricos ligeros y pesados instalados o renovados a partir del 8 de enero de 2026 cumplirán, a efectos de interoperabilidad, al menos las siguientes normas:

— EN ISO 15118-1:2019, “Vehículos de carretera. Interfaz de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Parte 1: Información general y definición de casos de uso”;

— EN ISO 15118-2:2016, “Vehículos de carretera. Interfaz de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Parte 2: Requisitos del protocolo de red y de aplicación”;

— EN ISO 15118-3:2016, “Vehículos de carretera. Interfaz de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Parte 3: Requisitos de la capa física y la capa de enlace de datos”;

— EN ISO 15118-4:2019, “Vehículos de carretera. Interfaz de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Parte 4: Ensayo de conformidad del protocolo aplicación y de red”;

— EN ISO 15118-5:2019, “Vehículos de carretera. Interfaz de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Parte 5: Ensayo de conformidad de la capa física y la capa de enlace de datos”.

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

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

a) EN IEC 61851-1:2019, “Sistema conductivo de carga para vehículos eléctricos. Parte 1: Requisitos generales” (para el modo 2 de recarga);

b) EN ISO 15118-20:2022, “Vehículos de carretera. Interfaz de comunicación entre el vehículo y la red eléctrica. Parte 20: Requisitos de las capas de red y de aplicación de segunda generación” (para el modo 3 o el modo 4 de recarga)».

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

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

- 7) El punto 3.3 se sustituye por el texto siguiente:
- «3.3. El algoritmo de repostaje de hidrógeno cumplirá los requisitos de la norma EN 17127:2024.».
- 8) El punto 3.5 se sustituye por el texto siguiente:
- «3.5. Las especificaciones técnicas relativas a los conectores para los puntos de repostaje que suministran hidrógeno (comprimido) gaseoso para vehículos pesados cumplirán, a efectos de interoperabilidad, al menos los requisitos descritos en la norma EN 17127:2024.».
-