



**Brüssel, den 3. April 2025
(OR. en)**

**7773/25
ADD 1**

**TRANS 116
DELECT 32**

ÜBERMITTLUNGSVERMERK

Absender:	Frau Martine DEPREZ, Direktorin, im Auftrag der Generalsekretärin der Europäischen Kommission
Eingangsdatum:	2. April 2025
Empfänger:	Frau Thérèse BLANCHET, Generalsekretärin des Rates der Europäischen Union
Nr. Komm.dok.:	C(2025) 1918 final - ANNEX
Betr.:	ANHANG der Delegierten Verordnung (EU) .../... der Kommission zur Änderung der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf Normen für das kabellose Aufladen, das elektrische Straßensystem, die Vehicle-to-Grid- Kommunikation und die Wasserstoffversorgung für Straßenfahrzeuge

Die Delegationen erhalten in der Anlage das Dokument C(2025) 1918 final - ANNEX.

Anl.: C(2025) 1918 final - ANNEX



EUROPÄISCHE
KOMMISSION

Brüssel, den 2.4.2025

C(2025) 1918 final

ANNEX

ANHANG

der

Delegierten Verordnung (EU) .../... der Kommission

zur Änderung der Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates im Hinblick auf Normen für das kabellose Aufladen, das elektrische Straßensystem, die Vehicle-to-Grid-Kommunikation und die Wasserstoffversorgung für Straßenfahrzeuge

ANHANG

Anhang II der Verordnung (EU) 2023/1804 wird wie folgt geändert:

1. Folgende Nummer 0 wird eingefügt:

„0. Begriffsbestimmungen:

Für die Zwecke dieses Anhangs gelten folgende Begriffsbestimmungen:

- a) ‚errichtet‘ bezeichnet die erstmalige Einrichtung jeglicher relevanten Ausrüstung für Ladepunkte, einschließlich Hardware, Software und damit zusammenhängender elektrischer Infrastruktur, z. B. Verbindungen zur Stromversorgung, Transformatoren und andere elektrische Systeme zur Ermöglichung des Aufladens von Elektrofahrzeugen;
- b) ‚instand gesetzt‘ bezeichnet einen umfangreichen oder vollständigen Ersatz relevanter Ausrüstung für Ladepunkte.“

2. Die Nummern 1.1 bis 1.4 erhalten folgende Fassung:

„1.1. Normalladepunkte für leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb:

- Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen] errichtete oder instand gesetzte Wechselstrom-Normalladepunkte für leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Steckdosen oder Fahrzeugkupplungen des Typs 2 für die Ladebetriebsart 3 gemäß der Norm EN IEC 62196-2:2022 oder, wenn ihre Ladeleistung höchstens 3,7 kW beträgt und ihr Hauptzweck das Aufladen von Elektrofahrzeugen in Ladebetriebsart 2 ist, mit Steckdosen gemäß der Norm IEC 60884-1:2022 auszurüsten. Vor diesem Datum errichtete Wechselstrom-Normalladepunkte müssen weiterhin der Norm EN IEC 62196-2:2017 entsprechen, bis sie instand gesetzt werden.
- Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen] errichtete oder instand gesetzte Gleichstrom-Normalladepunkte für leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Combo-2-Fahrzeugkupplungen des ‚Combined Charging System‘ für die Ladebetriebsart 4 gemäß der Norm EN IEC 62196-3:2022 auszurüsten. Vor diesem Datum errichtete Gleichstrom-Normalladepunkte müssen weiterhin der Norm EN IEC 62196-3:2014 entsprechen, bis sie instand gesetzt werden.

1.2. Schnellladepunkte für leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb:

- Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen] errichtete oder instand gesetzte Wechselstrom-Schnellladepunkte für leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Fahrzeugkupplungen des Typs 2 für die Ladebetriebsart 3 gemäß der Norm EN IEC 62196-2:2022 auszurüsten. Vor diesem Datum errichtete Wechselstrom-Schnellladepunkte müssen weiterhin der Norm EN IEC 62196-2:2017 entsprechen, bis sie instand gesetzt werden.
- Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen] errichtete oder instand gesetzte

Gleichstrom-Schnellladepunkte für leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Combo-2-Fahrzeugkupplungen des ‚Combined Charging System‘ für die Ladebetriebsart 4 gemäß der Norm EN IEC 62196-3:2022 auszurüsten. Vor diesem Datum errichtete Gleichstrom-Schnellladepunkte müssen weiterhin der Norm EN IEC 62196-3:2014 entsprechen, bis sie instand gesetzt werden.

1.3. Ladepunkte für Elektrofahrzeuge der Klasse L:

1.3.1. Öffentlich zugängliche Wechselstrom-Ladepunkte mit einer Ladeleistung von höchstens 3,7 kW, die für Elektrofahrzeuge der Klasse L reserviert sind, sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit einem der folgenden Systeme auszurüsten:

- a) Steckdosen oder Fahrzeugkupplungen des Typs 3A gemäß der Norm EN IEC 62196-2:2022 (für Ladebetriebsart 3);
- b) Steckdosen gemäß der Norm IEC 60884-1:2022 (für Ladebetriebsart 1 oder 2).

1.3.2. Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen] errichtete oder instand gesetzte öffentlich zugängliche Wechselstrom-Ladepunkte über 3,7 kW, die für Elektrofahrzeuge der Klasse L reserviert sind, sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Steckdosen oder Fahrzeugkupplungen des Typs 2 für die Ladebetriebsart 3 gemäß der Norm EN IEC 62196-2:2022 auszurüsten. Vor diesem Datum errichtete öffentlich zugängliche Wechselstrom-Ladepunkte über 3,7 kW, die für Elektrofahrzeuge der Klasse L reserviert sind, müssen weiterhin der Norm EN IEC 62196-2:2017 entsprechen, bis sie instand gesetzt werden.

1.3.3. Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen] errichtete oder instand gesetzte öffentlich zugängliche Gleichstrom-Normal- und Schnellladepunkte, die für Elektrofahrzeuge der Klasse L reserviert sind, sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Combo-2-Fahrzeugkupplungen des ‚Combined Charging System‘ für die Ladebetriebsart 4 gemäß der Norm EN IEC 62196-3:2022 auszurüsten. Vor diesem Datum errichtete öffentlich zugängliche Gleichstrom-Normal- und Schnellladepunkte müssen weiterhin der Norm EN IEC 62196-3:2014 entsprechen, bis sie instand gesetzt werden.

1.4. Normalladepunkte und Schnellladepunkte für Elektrobusse:

- Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen] errichtete oder instand gesetzte Wechselstrom-Normal- und Schnellladepunkte für Elektrobusse sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Kupplungen des Typs 2 für die Ladebetriebsart 3 gemäß der Norm EN IEC 62196-2:2022 auszurüsten. Vor diesem Datum errichtete Wechselstrom-Normal- und Schnellladepunkte müssen weiterhin der Norm EN IEC 62196-2:2017 entsprechen, bis sie instand gesetzt werden.
- Ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen] errichtete oder instand gesetzte Gleichstrom-Normal- und Schnellladepunkte für Elektrobusse sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Combo-2-Fahrzeugkupplungen des ‚Combined Charging System‘ für die Ladebetriebsart 4 gemäß der Norm EN IEC 62196-3:2022 auszurüsten. Vor diesem Datum errichtete Gleichstrom-

Normal- und Schnellladepunkte müssen weiterhin der Norm EN IEC 62196-3:2014 entsprechen, bis sie instand gesetzt werden.“

3. Die Nummern 1.6 und 1.7 erhalten folgende Fassung:

„1.6. Schnellladepunkte für schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb:

- Gleichstrom-Schnellladepunkte bei Ladeinfrastrukturen, die sowohl leichte als auch schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb mit Strom versorgen können, sind aus Gründen der Interoperabilität mindestens mit Combo-2-Fahrzeugkupplungen des ‚Combined Charging System‘ für die Ladebetriebsart 4 gemäß der Norm EN IEC 62196-3:2022 auszurüsten.

1.7. Technische Spezifikationen für das induktive statische kabellose Aufladen leichter Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb:

Ladepunkte für leichte Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb, die für das induktive statische kabellose Aufladen vorgesehen sind, müssen aus Gründen der Interoperabilität folgenden Normen entsprechen:

- EN IEC 61980-1:2021 ‚Kontaktlose Energieübertragungssysteme (WPT) für Elektrofahrzeuge – Teil 1: Allgemeine Anforderungen‘;
- EN IEC 61980-2:2023 ‚Kontaktlose Energieübertragungssysteme (WPT) für Elektrofahrzeuge – Teil 2: Besondere Anforderungen an die Kommunikation und Aktivitäten von MF-WPT-Systemen‘;
- EN IEC 61980-3:2022 ‚Kontaktlose Energieübertragungssysteme (WPT) für Elektrofahrzeuge – Teil 3: Besondere Anforderungen für die kontaktlosen Energieübertragungssysteme mit Magnetfeld‘.“

4. Nummer 1.14 erhält folgende Fassung:

„1.14. Technische Spezifikationen für das elektrische Straßensystem (ERS) für die dynamische Stromversorgung von leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb am Boden mittels Stromschienen:

Wechsel- und Gleichstrom-Ladeinfrastrukturen für das elektrische Straßensystem (ERS), das für die dynamische Stromversorgung am Boden mittels Stromschienen von mit Geräten zur Stromabnahme am Boden ausgerüsteten leichten und schweren Nutzfahrzeugen mit Elektroantrieb vorgesehen ist, müssen für die konduktive Stromabnahme durch Straßenfahrzeuge mittels einer in die Straße integrierten Einspeiseanlage aus Gründen der Interoperabilität folgender Norm entsprechen:

- CLC/TS 50717:2022 ‚Technische Anforderungen an Stromabnehmer für bodennahe Einspeiseanlagen in Straßenfahrzeugen im Betrieb‘.“

5. Nummer 2.1 erhält folgende Fassung:

„2.1. Technische Spezifikationen für die Kommunikation zwischen Elektrofahrzeug und Ladepunkt (Vehicle-to-Grid-Kommunikation, V2G):

2.1.1. Öffentlich zugängliche Wechselstrom- und Gleichstrom-Ladepunkte für leichte und schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb, die ab dem [Amt für Veröffentlichungen: Bitte Datum 6 Monate nach Inkrafttreten dieser Verordnung einfügen] neu errichtet oder instand gesetzt werden, müssen aus Gründen der Interoperabilität mindestens den folgenden Normen entsprechen:

- EN ISO 15118-1:2019 „Straßenfahrzeuge – Kommunikationsschnittstelle zwischen Fahrzeug und Ladestation – Teil 1: Allgemeine Informationen und Festlegungen der Anwendungsfälle“;
- EN ISO 15118-2:2016 „Straßenfahrzeuge – Kommunikationsschnittstelle zwischen Fahrzeug und Ladestation – Teil 2: Anforderungen an das Netzwerk- und Anwendungsprotokoll“;
- EN ISO 15118-3:2016 „Straßenfahrzeuge – Kommunikationsschnittstelle zwischen Fahrzeug und Ladestation – Teil 3: Anforderungen an physikalische- und Datenverbindungsschnittstelle“;
- EN ISO 15118-4:2019 „Straßenfahrzeuge – Kommunikationsschnittstelle zwischen Fahrzeug und Ladestation – Teil 4: Konformitätsprüfungen für das Netzwerk- und Anwendungsprotokoll“;
- EN ISO 15118-5:2019 „Straßenfahrzeuge – Kommunikationsschnittstelle zwischen Fahrzeug und Ladestation – Teil 5: Konformitätsprüfungen für die physikalische und Datenverbindungsschnittstelle“.

2.1.2. Öffentlich zugängliche Wechsel- und Gleichstrom-Ladepunkte für leichte und schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb, die ab dem 1. Januar 2027 errichtet oder instand gesetzt werden, müssen aus Gründen der Interoperabilität mindestens der Norm EN ISO 15118-20:2022, Straßenfahrzeuge – Kommunikationsschnittstelle zwischen Fahrzeug und Ladestation – Teil 20: Anforderungen der 2. Generation an das Netzwerk- und Anwendungsprotokoll entsprechen. Bieten solche Ladepunkte automatische Authentifizierungs- und Autorisierungsdienste wie Plug-and-Charge-Dienste an, so müssen sie aus Gründen der Interoperabilität und Sicherheit sowohl der Norm EN ISO 15118-2:2016 als auch der Norm EN ISO 15118-20:2022 entsprechen.

2.1.3. Private Wechsel- und Gleichstrom-Ladepunkte für leichte und schwere Nutzfahrzeuge mit Elektroantrieb, die ab dem 1. Januar 2027 errichtet oder instand gesetzt werden, müssen aus Gründen der Interoperabilität mindestens den folgenden Normen entsprechen:

- a) EN IEC 61851-1:2019 „Konduktive Ladesysteme für Elektrofahrzeuge – Teil 1: Allgemeine Anforderungen“ (für Ladebetriebsart 2);
- b) EN ISO 15118-20:2022 „Straßenfahrzeuge – Kommunikationsschnittstelle zwischen Fahrzeug und Ladestation – Teil 20: Anforderungen der 2. Generation an das Netzwerk- und Anwendungsprotokoll“ (für Ladebetriebsart 3 oder 4).“

6. Nummer 3.1 erhält folgende Fassung:

„3.1. Technische Spezifikationen für Kupplungen für Zapfstellen, die gasförmigen (komprimierten) Wasserstoff für leichte Nutzfahrzeuge abgeben, müssen aus Gründen der Interoperabilität mindestens den Interoperabilitätsanforderungen der Norm EN 17127:2024 entsprechen.“

7. Nummer 3.3 erhält folgende Fassung:

„3.3. Der Betankungsalgorithmus für Wasserstoff muss den Anforderungen der Norm EN 17127:2024 entsprechen.“

8. Nummer 3.5 erhält folgende Fassung:

„3.5. Technische Spezifikationen für Kupplungen für Zapfstellen, die gasförmigen (komprimierten) Wasserstoff für schwere Nutzfahrzeuge abgeben, müssen aus Gründen der Interoperabilität mindestens den Anforderungen der Norm EN 17127:2024 entsprechen.“