

Kategori	Fråga	Svar
Ansvarig myndighet	Har någon svensk myndighet fått uppdrag att ta fram handlingsprogram och ansvar för uppföljning av AFIR? Eller kommer det införas någon helt ny organisationsstruktur för det?	Det har inte fattats beslut om detta ännu. I den arbetsversion av "Handlingsprogram för laddinfrastruktur och tankinfrastruktur för vätgas" som Trafikverket och Energimyndigheten ska presentera den 1 november så föreslås Energimyndigheten som huvudansvarig för samordning och främjande av utbyggnaden av laddinfrastruktur
Effektkrav	Angående utbyggnadskrav för tunga fordon, ni har dubblat effektkravet pga av per färdriktning. För laddstationer som ligger inom 2 km från TEN-T och nåbara från båda färdriktningarna hur	Laddstationer som är belägna inom TEN-T-vägnätet eller inom en körsträcka på 3 km från närmaste utfart räknas.
Effektkrav	Kan man tolka kravet 1,3 kW/elbil publik laddning - att det är oavsett AC eller DC?	Kraven på 1,3kW per elbil och 0,8kW per laddhybrid gäller både AC och DC-laddning.
Effektkrav	Begreppet "uteffekt" bör förtydligas. Är det installerad laddeffekt/ abonnerad effekt / tillgänglig laddeffekt vid samtidig laddning ?	I definitionerna i artikel 2 definieras "uteffekt" som teoretiskt maximal effekt, uttryckt i kW, som kan tillhandahållas av en laddningspunkt, en laddningsstation eller en laddningspool. Det är dock än så länge oklart vad detta innebär i praktiken avseende den <i>abonnerade effekten från elnätsbolagen</i> jämfört den <i>installerade totala laddeffekten</i> .
Elnät	Hur ser samordningen med elnätsägarna ut gällande utbyggnaden?	Detta är inget som AFIR reglerar i detalj. I artikel 15 nämns dock att medlemsstaterna senast den 30 juni 2024, och därefter vart tredje år, ska bedöma olika aspekter kopplat till laddning och energisystemet. Bland annat att laddinfrastrukturplaneringen överensstämmer med motsvarande nätplanering.

Elnät	Finns det krav eller omnämning av stöd för styrning/nedreglering på begäran av DSO om driftsituationen kräver så?	I artikel 5 finns det krav på att alla laddpunkter som anläggs efter 13/4 2024 ska klara "smart laddning", vilket innebär att effekten ska kunna justeras i realtid. Detta gäller även befintliga laddpunkter som renoveras efter 13/10 2024. Däremot finns det inga krav på hur, eller av vem, som styrning ska genomföras.
Elnät Elnät	Med tanke på ambitionerna i AFIR, finns det något krav ställt på En fråga är samordning med nätbolagen, men en annan är ju hur elproduktionen ska säkras, speciellt när vi har många (> 80%) personbilar men framför allt när ett antal lastbilar (och fartyg!) ska laddas med hög effekt under kort tid. Hur går det här till?	Nej, det finns inget sådant krav i AFIR. Det finns inga krav i AFIR som reglerar detta. Däremot finns det andra politiska- och regelverksmässiga processer som adresserar frågan om utbyggnad av elproduktion - dock ofta ur ett bredare perspektiv än enbart laddinfrastruktur.
Elnät	Angående digitalt uppkopplad laddningspunkt som ska kunna "sända/ta emot info i realtid, kommunicera i båda riktningar mellan elnät och elfordon." Vad avses med elnät (ex systemgräns)? Och vad är syftet med detta? Är det en förberedelse för V2G?	Detta är en otydlig skrivning, den skulle kunna tolkas som en förberedelse för V2G. Vi har ställt en fråga till EU-kommissionen om innebörden av definitionen och hoppas på förtydligande i kommande guideline från dem.
Engångsladdning	Min tolkning av QR-skrivningen är att den skall vara dynamisk, dvs skärm?	I artikel 5 står det "enheter som använder en internetanslutning och som möjliggör säkra betalningstransaktioner, såsom enheter som genererar en specifik qr-kod." Det framgår inte om ordet "enhet" syftar till själva laddningsstationen eller enheten för betalning. Skrivningen "enheter som genererar en specifik qr-kod" är dessutom bara ett exempel. Vi har därför efterfrågat ett klagörande på denna punkt från EU-kommissionen.

Engångsladdning	Har det reflekterats över kraven på betaltjänstleverantör som ett antal aktörer då förmodligen kommer omfattas av.	Betaltjänstleverantör nämns inte som en specifik aktör i AFIR. Vi tolkar det som att både ansvarig för laddningspunkt (CPO) och leverantör för mobilitetstjänster (EMSP) kan samarbeta med en betaltjänstleverantör - och i så fall borde de kravställa att den betaltjänstleverantör de anlitar uppfyller kraven i AFIR (som gäller för CPO resp EMSP).
Engångsladdning	Gällande krav på betalningsmetod, betalning genom applösning (med koppling till betalkort) Är det OK?	<p>Det krävs kortbetalning på plats, enbart kortbetalning via applösning kommer inte att räcka framöver för nya laddpunkter på 50kW och över. Däremot kan man erbjuda betalning med applösning som ett alternativ.</p> <p>På laddningsstationer som har en effekt under 50kW är det dock ok att erbjuda betalning med "enheter som använder en internetanslutning och som möjliggör säkra betalningstransaktioner, såsom enheter som genererar en specifik qr-kod".</p>
Engångsladdning	När det är krav om icke-diskriminering av MSPer, betyder det de facto krav om roaming ? Altså CPOer öppnar deras nätverk för MSPer?	Det är priserna som debiteras som ska vara icke-diskriminerande, så det finns ingen koppling till roaming i den formuleringen.
Engångsladdning	När det gäller betalning. vad är det för skillnad mellan kontaktlös betalning och dra ett bankkort?	I artikel 5 står det "läsare för betalkort" och "enheter med en kontaktlös funktion som åtminstone kan läsa betalkort". Exakt vad som menas framgår inte närmare, vi har därför efterfrågat ett klagörande på denna punkt från EU-kommissionen. "Läsare för betalkort" kan tolkas som att det är en fysisk enhet, specifikt för betalkort, med eller utan nummer på. Det andra alternativet kan tolkas som att man kan ha en enhet som har flera funktioner men som också kan läsa betalkort.

Nätverk TEN-T

Det finns aktörer som öppnar privata laddare för publik användning för att snabba på utvecklingen av laddinfrastruktur. Några problem ur AFIR-synpunkt för att göra det?

I definitionerna i artikel 2 definierar man "infrastruktur för alternativa drivmedel som är tillgänglig för allmänheten". Denna innebär exempelvis laddningsinfrastruktur som är belägen på en plats eller i en fastighet som är öppen för allmänheten. Det spelar ingen roll om laddningsinfrastrukturen är belägen på allmän eller privat mark. Det spelar heller ingen roll om det finns begränsningar eller villkor gällande tillträde till platsen eller fastigheten. Vi tolkar det som att en privat laddare som öppnas för publik användning ska följa kraven i AFIR (och bidrar till uppfyllande av kraven).

Prisinformation

Vad menas med rimliga, lätt och tydligt jämförbara, transparenta och icke-diskriminerande priser?

Vad som menas med "rimliga, lätt och tydligt jämförbara, transparenta och icke-diskriminerande priser" definieras inte närmare i AFIR. Däremot anger artikel 5 att medlemsländerna ska säkerställa att myndigheter regelbundet övervakar marknaden och ser till att marknadsaktörerna efterlever kraven.

Prisinformation

Finns det krav på hur priserna måste visas?

Laddstationer som anläggs från och med 13/4 2024 och som har en uteffekt på 50kW eller mer ska vid laddningsstationerna visa engångspriset. Begreppet "visa" förklaras inte närmare. En tolkning kan vara att priset måste visas på en display, klisterlapp, pylon eller annat gränssnitt fysiskt vid laddningsstationen

Laddstationer som anläggs från och med 13/4 2024 och som har en uteffekt på mindre än 50kW ska göra informationen om engångspriset tydligt och lättillgängligt innan ett laddningstillfälle inleds. Detta tydliggörs inte närmare men en tolkning kan vara att priset kan visas tex i en digital applikation där betalningen sker.

Prisinformation	Finns det någon idé kring hur priserna kan komma att jämföras framöver? Dvs. att man som användare kan se priserna och jämföra dessa mellan varandra utan att för den skull behöva åka till stationen och undersöka saken?	Något sådant tydlig krav finns inte i AFIR. Däremot ska data om engångspriset rapporteras in till en så kallad national access point. Denna data ska sedan finnas tillgängligt och öppet och till exempel kunna visas i mobilapplikationer.
Tekniska specifikationer	Tekniska krav: Gäller detta även befintliga publika laddare?	Det varierar mellan kraven. Vad gäller befintliga laddningsstationer så ska de vara digitalt uppkopplade senast 13/10 2024 och de av dessa som är DC-laddare ska ha fast kabel 13/4 2025. Om befintliga laddningsstationer renoveras efter 13/10 2024 så ska dessa även klara smart laddning.
Tillhandahållande av data Tillhandahållande av data	Finns det några krav på standardiserad sammanställning av data? Om API skall vara tillgängligt 14 april 2025, när krävs det att CPO:n kan rapportera enligt det?	Ja, dessa krav återfinns i artikel 20 i regelverket. API-specifikationen ska beskrivas av EU-kommissionen i kommande delegerad akt. Vi utgår från att denna publiceras i god tid så att marknadsaktörerna har tid att etablera datarapportering senast den 14 april 2025.
Tillhandahållande av data	Vad står om datasäkerhet?	AFIR har inga specifika krav avseende datasäkerhet. Vi antar att det kan komma skrivningar om detta i kommande delegerade akter, till exempel kopplat till API-specifikationen för datarapportering.
Tillhandahållande av data	Nu finns det väldigt många laddplatser som inte är i bruk på t ex uppladdning.nu / Chargefinder. Finns det krav för att data om laddplatser uppdateras regelbundet, så man kan lita på infon som finns på de sidor?	Nej, det finns inga krav på den typ av tjänster. Däremot finns krav på datarapportering och hur ofta den ska uppdateras från CPO. Denna data ska rapporteras gratis och öppet tillgänglig via ett API och kommer kunna hittas via Nationella åtkomstpunkten (NAP). Sannolikt kommer datakvalitén i olika tjänster och databaser förbättras när kraven på öppen data och datakvalitet från aktörerna ökar.

Övrigt	Finns det krav på utformningen av laddstationer för tunga fordon? Exempelvis att dragbil med trailer kan komma in och ut på ett säkert sätt.	Nej, inget direkt krav men en laddningspunkt, laddningsstation eller laddningspool avsedd för tunga motorfordon är avsett för tunga motorfordon på grund av den specifika utformningen av anslutningsdon eller kontakter eller utformningen av parkeringsplatsen intill laddningspunkten. Vad ett "tryggt och säkert parkeringsområde" finns det andra dokument som kravställer.
Övrigt	Om inte ett medlemsland uppfyller kraven - vad händer?	Vi har inte kännedom om detta i nuläget, vi bevakar detta framöver i dialog med myndigheterna.
Övrigt	Finns det krav på bokningsmöjligheter för laddstationer som vänder sig mot tung trafik (yrkestrafik)? Bokning är ju svårt så länge man inte formellt kan bötfälla ICE-	AFIR innehåller inga krav på bokningsmöjligheter.
Övrigt	Finns det några krav på hur laddstationerna ska utformas? T ex. att de ska vara tillgängliga för alla.	Artikel 14 anger följande: <i>Åtgärder som säkerställer att laddnings- och tankningspunkter för alternativa drivmedel vilka är tillgängliga för allmänheten är tillgängliga även för äldre personer och personer med nedsatt rörlighet och funktion i enlighet med tillgänglighetskraven i direktiv (EU) 2019/882.</i>
Övrigt	För att vi ska kunna leva upp till kraven och framförallt där trafikintensiteten är låg, kommer man införa styrmedel för detta. Alltså styrmedel direkt kopplat till AFIR?	Detta är inget som AFIR reglerar utan det är upp till varje medlemsland att styra över. Hur Sverige kommer att göra vet vi inte i dagsläget.
Övrigt	Vilka merkrav förväntas regeringen besluta om i sin Klimathandlingsplan ?	Vi har inte kännedom om någon koppling mellan AFIR och den kommande svenska klimathandlingsplanen.
Övrigt	Hur ser förberedelse och status ut i andra EU stater? Finns det någon stat som ligger i framkant som det går att lära av?	Vi har inte kännedom om detta i nuläget, vi bevakar detta framöver i dialog med myndigheterna.