

Færdselsstyrelsen
Sorsigvej 35
6760 Ribe

Telefon: 7221 8899
E-mail: info@fstyr.dk
Web: www.fstyr.dk

Vejledning om AFI-krav til tankstationer og ladepunkter

Indhold

1	Krav til tankstationer:	3
1.1	Brugerinformation	3
1.2	Prissammenligningsskilt	3
1.3	Permanent prissammenligningsskilt	3
1.4	Undtagelse til krav om opsætning af prissammenligningsskilte	3
1.5	Indsamling af data om priser	4
1.6	Undtagelse fra krav om videregivelse af data	4
2	Ladepunkter	5
2.1	Opladning på ad hoc-basis	5
2.2	Priskrav/prisvisning	6
2.3	Digitalt forbundne ladepunkter	7
2.4	Mulighed for intelligent opladning	7
2.5	Fast opladningskabel	7
2.6	Hvis ejeren af standen er en anden end operatøren	7
2.7	Brugerinformation	7
2.8	Databestemmelser	8
2.9	Indsamling af data om priser	9
3	Bilforhandlere	11
4	Færdselsstyrelsens reaktionsmuligheder samt klageadgang	12
5	Biogas- og Brinttankstationer	13
5.1	Opladning på ad hoc-basis	13
5.2	Brugerinformation:	13
5.3	Databestemmelser	14
6	De fælles tekniske specifikationer	16

1 Krav til tankstationer¹:

1.1 Brugerinformation

Art. 19: Brugerinformation:

Relevant, sammenhængende og klar information skal gøres tilgængelig ved tankstandere af operatører af tankstandere, jf. stk. 1, litra b.

Kompatibilitetsmærkningen skal være placeret på en klart synlig måde af operatøren på de tilsvarende pumper og deres dyser på alle tankstandere, der drives af dem, fra den dato, hvor brændstoffer bringes i omsætning, jf. stk. 2, litra a.

Krav om visning af sammenligning mellem de relevante enhedspriser til orientering efter den fælles metode til sammenligning af enhedsprisen for alternative drivmidler (prissammenligningsskilt)

1.2 Prissammenligningsskilt

§ 4: Tankstationer med ≥ 5 standere skal opsætte et A4-skilt, jf. stk. 2, der sammenligner enhedspriser og opdateres hvert kvartal (gælder ikke LNG), jf. stk. 1.

Skiltet skal være opsat senest 10 hverdage efter, at Færdselsstyrelsen har offentliggjort opdateringen; internt arbejder Færdselsstyrelsen med en frist på 5 hverdage efter dataindberetning. Skiltet gør det lettere for kunderne at sammenligne priser på tværs af drivmidler.

1.3 Permanent prissammenligningsskilt

§ 5: Tankstationer med tre eller fire tankstandere: permanent prissammenligningsskilt. Gælder ikke LNG-tankstationer, jf. stk. 1. Skal være et klistermærke i A6-størrelse trykt på vejrbestandigt materiale, jf. stk. 2.

Beskadiget QR-kode eller beskadigelse: nyt skilt senest 1 måned efter, at forholdet er konstateret, jf. stk. 3.

Frist ved opdatering af QR-kode: senest 1 måned efter Færdselsstyrelsen offentliggør det nye skilt på hjemmesiden, jf. stk. 4.

1.4 Undtagelse til krav om opsætning af prissammenligningsskilte

§ 6: tankstationer, som under samme markedsføringsnavn findes på færre end 25 adresser i DK, eller som udelukkende anvendes af lastbiler og busser, skal ikke opsætte prissammenligningsskilte, jf. §§ 4 og 5.

Forbrugere på disse stationer kan i stedet orientere sig via øvrig prisinformation og digitale kanaler.

¹ Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU og Bekendtgørelse nr. 990 af 04/07/2025 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler m.v.

1.5 Indsamling af data om priser

§ 7: forpligtelse til at videregive data om priser på brændstoffer og alternative drivmidler. Senest d. 5. hverdag i det efterfølgende kalenderkvartal. Gennemsnitspriser på baggrund af gældende listepriiser i foregående kalenderkvartal. Prisdata skal videregives samlet for samme markedsføringsnavn, jf. stk. 6.

Benzin og diesel: priser i kr./liter, jf. stk. 3.

Videregivelse gennem IT-løsning gennem Færdselsstyrelsens hjemmeside. I dataformat godkendt af Færdselsstyrelsen, jf. stk. 7.

Efter anmodning fra Færdselsstyrelsen skal ejere eller operatører i forbindelse med tilsyn indsende dokumentation for, at kravet om videregivelse af data efter stk. 1 er opfyldt, jf. stk. 8.

1.6 Undtagelse fra krav om videregivelse af data

Følgende er ikke omfattet af kravet om videregivelse af data efter § 7, stk. 1:

- Stationer under samme markedsføringsnavn på <25 adresser i Danmark samt rene lastbil-/busstationer er undtaget. Undtagelsen begrænser administrative byrder for meget små kæder og specialiserede anlæg.

Forbrugere på disse stationer kan i stedet orientere sig via øvrig prisinformation og digitale kanaler.

2 Ladepunkter²

2.1 Opladning på ad hoc-basis

Art. 5, stk. 1: slutbruger skal have mulighed for opladning på ad hoc-basis.

Etableret fra 13. april 2024:

Opladning på ad hoc-basis skal være mulig ved hjælp af betalingsinstrument, der anvendes i vid udstrækning i Unionen. Operatører skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst én af følgende: a) betalingskortlæsere b) enheder med kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort.

Fra 1. januar 2027: ladepunkter med effekt på mindst 50 kW, etableret langs TEN-T-vejnettet eller på et sikkert parkeringsområde, skal opfylde ovenstående krav.

En enkelt betalingsterminal eller enhed må betjene et antal offentligt tilgængelige ladepunkter i en ladepark.

Effekt under 50 kW:

Elektronisk betaling via enheder, der anvender en internetforbindelse og giver mulighed for sikre betalingstransaktioner, eks. Quick response-kode

Effekt under 50 kW etableret til og med 12. april 2024 – fra 1. januar 2027:

Bkg. § 15, stk. 8: ladepunkter beliggende på et offentligt areal med effekt på under 50 kW, eller som har modtaget offentligt tilskud, der er etableret til og med d. 12. april 2024, skal senest d. 1. januar 2027 acceptere elektroniske betalinger via terminaler eller andre anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst via betalingskortlæsere med eller uden kontaktløs funktion. Medmindre operatøren eller en udbyder af opladningstjenesters navn og på dennes vegne leverer opladningstjenester til udbyderens kunder.

Effekt over 50 kW etableret til og med 12. april 2024 - Fra 1. januar 2027:

Bkg. § 15, stk. 7: Ladepunkter, som er beliggende på et offentligt areal med en effekt på eller over 50 kW, eller som har modtaget offentligt tilskud, der er etableret til og med d. 12. april 2024, skal senest d. 1. januar 2027 acceptere elektroniske betalinger via terminaler eller andre anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst via betalingskortlæsere med eller uden kontaktløs funktion. Hvis disse ladepunkter omfattes af AFI-forordningens art. 5, stk. 1, 4. pkt., finder 1. pkt. ikke anvendelse fra d. 1. januar 2027.

Automatisk autentifikation

Brugeren må altid fravælge automatisk autentifikation og i stedet lade ad hoc eller via anden

² Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EU) 2023/1804 af 13. september 2023 om etablering af infrastruktur for alternative drivmidler og om ophævelse af direktiv 2014/94/EU og Bekendtgørelse nr. 990 af 04/07/2025 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler m.v.

kontraktløsning. Muligheden skal fremgå tydeligt ved hvert ladepunkt. Det sikrer, at kunder ikke låses til bestemte apps/abonnementer.

Art. 5, stk. 2: Slutbrugeren skal have ret til ikke at gøre brug af automatisk autentifikation og skal i stedet kunne oplade sit køretøj på ad hoc-basis, jf. stk. 1, eller anvende en anden kontraktbaseret opladningsløsning, der tilbydes ved dette ladepunkt.

Muligheden skal vises for slutbrugerne på en tydelig måde og på en hensigtsmæssig måde ved hvert offentligt tilgængeligt ladepunkt, jf. stk. 2.

2.2 Priskrav/prisvisning

Art. 5, stk. 3: De opkrævede priser skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

Der må ikke diskrimineres mellem de priser, der opkræves af slutbrugerne, og de priser, der opkræves af udbydere af mobilitetstjenester, eller mellem priser, der opkræves af forskellige udbydere af mobilitetstjenester. Hvor relevant, kan priseniveauet dog differentieres, men kun hvis differentieringen er forholdsmæssig og objektivt begrundet.

Stk. 4:

Effekt på 50 kW eller derover etableret fra 13. april 2024:

Ad hoc-prisen, som operatøren opkræver, baseres på prisen pr kWh for den leverede elektricitet. Der kan opkræves et brugsgebyr i form af en minutpris for at undgå, at ladepunktet er optaget i længere perioder.

Operatøren viser ad hoc-prisen pr. kWh og et evt. brugsgebyr i form af en minutpris, så slutbrugeren har kendskab til disse oplysninger, inden opladningssessionen indledes. Effekt under 50 kW gældende uanset etableringstidspunkt:

Oplysningerne om ad hoc-prisen og alle priskomponenter skal gøres tydelige og let tilgængelige inden indledningen af opladningssessionen. Skal angives i følgende rækkefølge:

- Pris pr. kWh
- Pris pr. minut
- Pris pr. session, og
- Eventuelle andre priskomponenter, der findes anvendelse.

Stk. 5:

Opkrævede priser skal være rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

Alle prisoplysninger, som er specifikke for den pågældende opladningssession, skal stilles til rådighed forud for påbegyndelsen af en planlagt opladningssession ved hjælp af frit tilgængelige, bredt understøttede elektroniske midler, hvor der skelnes mellem alle priskomponenter, herunder gældende e-roamingomkostninger og andre gebyrer eller afgifter, der anvendes af mobilitetstjenesteudbyderen.

Gebyrerne skal være rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende.

Udbydere af mobilitetstjenester må ikke opkræve ekstra gebyrer for grænseoverskridende e-roaming.

Effekt på eller over 50 kW, etableret til og med 12. april 2024:

BKG. § 15, stk. 6: Operatøren skal vise ad hoc-prisen og den samlede købspris for opladningstjenesten i et digitalt display på ladepunktet eller i et digitalt display i umiddelbar nærhed af ladepunktet.

”Et ladepunkt eller en tankstation til forsyning med et alternativt drivmiddel, som giver ikkediskriminerende adgang for brugere. Ikkediskriminerende adgang kan omfatte forskellige vilkår for godkendelse, anvendelse og betaling”

2.3 Digitalt forbundne ladepunkter

Alle offentligt tilgængelige ladepunkter skal være digitalt forbundne fra 14. oktober 2024, jf. art. 5, stk. 7.

2.4 Mulighed for intelligent opladning

Alle offentligt tilgængelige ladepunkter bygget efter 13. april 2024 eller renoveret efter d. 14. oktober 2024 skal give mulighed for intelligent opladning, jf. art. 5, stk. 8.

Art. 2, pkt. 65: »intelligent opladning«: en opladningsoperation, hvor intensiteten af den elektricitet, der leveres til batteriet, justeres i realtid på grundlag af oplysninger modtaget via elektronisk kommunikation.

Effekten kan justeres i realtid baseret på signaler/priser/nettilstand. Det giver bedre udnyttelse af nettet og kan sænke brugerens samlede omkostning.

2.5 Fast opladningskabel

Alle offentligt tilgængelige jævnstrømsladepunkter skal være forsynet med et fast opladningskabel senest d. 14. april 2025, jf. art. 5, stk. 10.

Brugeren skal således ikke medbringe eget kabel ved hurtig-/lynladning. Det øger brugervenlighed og reducerer fejl.

2.6 Hvis ejeren af standen er en anden end operatøren

Hvis standerens ejer er en anden end operatøren, skal ejeren stille udstyr til rådighed, så operatøren kan opfylde kravene (bl.a. om betaling, digital forbindelse, smart charging og fast kabel). Forholdet reguleres i de indbyrdes aftaler. Det sikrer, at juridiske ejerskaber ikke hindrer opfyldelse af slutbrugerkriterierne.

Hvis operatøren af et ladepunkt ikke er ejer af den pågældende stander, stiller ejeren i overensstemmelse med de indbyrdes aftaler et ladepunkt med de tekniske egenskaber, der sætter operatøren i stand til at opfylde forpligtelserne i stk. 2, 7, 8 og 10 til rådighed for operatøren, jf. art. 5, stk. 11.

2.7 Brugerinformation

Art. 19: brugerinformation: relevant, sammenhængende og klar information skal gøres tilgængelig ved ladepunkter af operatører af ladepunkter, jf. stk. 1, litra b.

2.8 Databestemmelser

Art. 20, Stk. 2: Senest 14. april 2025: operatører/ejere sikrer, at der foreligger statiske og dynamiske data om infrastruktur for alternative drivmidler, som drives af dem, eller tjenester, der er uløseligt forbundet med en sådan infrastruktur, som de leverer eller som de udliciterer, uden beregning. Følgende datatyper skal stilles til rådighed:

- A) Statiske data: den geografiske placering af ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler, antal stikforbindelser, antal parkeringspladser for personer med handicap, kontaktoplysninger for ejeren og operatøren af ladestationen og tankstationen, åbningstider
-
- B) Yderligere statiske data for offentligt tilgængelige ladepunkter, der drives af dem: identifikationskoder som minimum for operatøren af ladepunktet, stikforbindelsestype, strømtype (vekselstrøm/jævnstrøm), ladestationens maksimale effekt (kW), ladepunktets maksimale effekt (kW), køretøjstypens kompatibilitet
-
- C) Dynamiske data for offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler, der drives af dem: driftsstatus (i drift/ude af drift), tilgængelighed (i brug/ikke i brug), ad hoc-pris, den leverede elektricitet er 100 % vedvarende (ja/nej)

Kravene i litra c finder ikke anvendelse på offentligt tilgængelige ladepunkter, der ikke kræver betaling for opladningstjenesten.

Art. 20, stk. 6, litra a og b, ændrer denne artikels stk. 2 for at medtage yderligere datatyper vedrørende offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler eller tjenester, der er uløseligt forbundet med en sådan infrastruktur, som operatørerne af den pågældende infrastruktur leverer eller outsourcer i lyset af den teknologiske udvikling eller nye tjenester, der gøres tilgængelige på markedet, og supplere denne forordning ved at fastsætte fælles tekniske krav til en fælles applikationsprogrammeringsgrænseflade for at muliggøre en automatiseret og ensartet dataudveksling.

Kravet skal gøre det muligt for digitale tjenester (fx apps og navigationssystemer) at vise korrekte oplysninger i realtid. Det gavner forbrugerne gennem bedre planlægning og tillid til data, og for branchen giver det en fælles teknisk ramme, som sikrer interoperabilitet og kvalitet i dataudvekslingen.

Kommissionens delegerede forordning (EU) 2025/671 af 2. april 2025 ændrer AFI-forordningen for at udvide listen af datatyper, som operatører af lade- og brændstofpåfyldningspunkter for alternative brændstoffer skal stille til rådighed. Ændringerne træder i kraft den 14. april 2025, og operatører skal sikre, at dataene er tilgængelige i overensstemmelse med de nye krav. Art. 20, stk. 3: operatører/ejere opretter en applikationsprogrammeringsgrænseflade (API), der giver gratis og ubegrænset adgang til de i stk. 2, omhandlede data og indsender oplysninger om denne API til de nationale adgangspunkter.

- API'en skal opfylde de fælles tekniske krav, der er fastsat af Kommissionen for at muliggøre en automatiseret og ensartet dataudveksling mellem operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere og databrugere. Det fremgår af art. 1, stk. 1 i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2025/645 af 1. april 2025, at en API som omhandlet i artikel 20, stk. 3, i forordning (EU) 2023/1804 skal opfylde følgende fælles tekniske krav:

- - API'en skal være kompatibel med relevante softwarestyringssystemer og nationale adgangspunkter (NAP). Den skal være let at anvende for databrugere og understøtte udviklingen af pålidelige og brugervenlige informationstjenester. API'en skal kunne skalere i takt med stigende mængder realtidsdata og være robust nok til at håndtere fejl under drift. Desuden skal den have indbyggede sikkerhedsforanstaltninger, der beskytter mod uautoriseret adgang. For at sikre stabilitet og langtidsholdbarhed skal API'en testes og valideres regelmæssigt. Endelig skal den kunne integreres i en fælles europæisk webportal, som giver adgang til relevante data, jf. artikel 20, stk. 2, i forordning (EU) 2023/1804.
- Derudover fremgår det af art. 1, stk. 2: Hvis operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere, eller i overensstemmelse med aftalerne mellem dem, ejerne af disse punkter og standere anvender en protokolløsning til API'en, jf. artikel 20, stk. 3, i forordning (EU) 2023/1804, som er udviklet af en anden markedsaktør eller tredjepartsudbyder, skal de ud over kravene i stk. 1 sikre, at en sådan protokolløsning opfylder følgende fælles tekniske krav:
 - Hvis API'en er baseret på en protokolløsning udviklet af en tredjepart, skal løsningen understøttes af en detaljeret og offentligt tilgængelig teknisk udviklingsplan med gennemsigtige tidsplaner, som sikrer en stabil og langsigtet teknisk implementering. Der skal desuden stilles opdateret og let tilgængelig dokumentation og retningslinjer til rådighed, så integration og anvendelse forløber smidigt for databrugere. For at fremme en effektiv anvendelse skal der tilbydes grundig teknisk support og relevant uddannelse til brugerne. Løsningen skal, hvor det er relevant, være teknisk kompatibel med nationale adgangspunkters arkitektur, og den skal kunne skaleres med henblik på integration i en fælles europæisk webportal for data om alternative drivmidler.
- Art. 1, stk. 3: Hvis medlemsstaterne på datoen for denne forordnings ikrafttræden allerede har foreskrevet anvendelsen af en specifik API på grundlag af nationale tekniske krav, der gælder på deres område, finder disse nationale tekniske krav til API'en kun anvendelse, for så vidt som de er i overensstemmelse med denne forordning.

Dette krav skal sikre, at data fra forskellige aktører kan udveksles på ensartet måde, og at systemerne teknisk kan tale sammen på tværs af EU. For operatører betyder det krav om teknisk tilpasning, men samtidig mulighed for automatiseret rapportering og færre manuelle processer.

2.9 Indsamling af data om priser³

§ 7: Forpligtelse til at videregive data om priser på brændstoffer og alternative drivmidler. Senest d. 5. hverdag i det efterfølgende kalenderkvartal. Gennemsnitspriser på baggrund af gældende listepriser i foregående kalenderkvartal. Operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter med effekt på 11-50 kW eller 150-350 kW skal opgøre prisen i kr./kWh, jf. stk. 5. Prisdata skal videregives samlet for samme markedsføringsnavn, jf. stk. 6.

³ Bekendtgørelse nr. 990 af 04/07/2025 om krav til offentligt tilgængelig infrastruktur for alternative drivmidler m.v.

Videregivelse gennem IT-løsning gennem Færdselsstyrelsens hjemmeside. I dataformat godkendt af Færdselsstyrelsen, jf. stk. 7.

Efter anmodning fra Færdselsstyrelsen skal ejere eller operatører i forbindelse med tilsyn indsende dokumentation for, at kravet om videregivelse af data efter stk. 1 er opfyldt, jf. stk. 8.

Undtagelse fra kravet om videregivelse af data efter § 7, stk. 1: offentligt tilgængelige ladepunkter, som tilbyder opladning, der ikke kræver betaling, eller som udelukkende kan anvendes af lastbiler eller busser.

Kravet skal sikre et samlet og retvisende billede af prisudviklingen på tværs af aktører samt ladehastigheder og -typer. For operatørerne giver det klare rammer for indberetning og mulighed for gennemsigtighed i markedet, mens forbrugerne får adgang til mere sammenlignelige priser.

3 Bilforhandlere

Art. 19: Brugerinformation: Relevant, sammenhængende og klar information skal gøres tilgængelig i motorkøretøjsmanualer og på motorkøretøjer af fabrikkerne, når disse køretøjer bringes i omsætning, og hos motorkøretøjsforhandlere af distributørerne, jf. stk. 1, litra c, ved tankstandere af operatører af tankstandere, jf. stk. 1, litra b.

Kompatibilitetsmærkningen skal være placeret på en klart synlig måde af fabrikanten i umiddelbar nærhed af alle brændstofbeholderes tankdæksel på de motorkøretøjer, der er anbefalet til og kompatible med det pågældende brændstof, og i motorkøretøjsmanualer, når sådanne motorkøretøjer bringes i omsætning, jf. stk. 2, litra b.

Krav om visning af sammenligning mellem de relevante enhedspriser til orientering efter den fælles metode til sammenligning af enhedsprisen for alternative drivmidler (prissammenligningsskilte)

Fabrikanten og forhandleren skal sørge for, at køretøjsmanualer og selve køretøjerne viser tydelig information om, hvilket brændstof der er kompatibelt. Kompatibilitetsmærkning skal placeres ved tankdækslet og fremgå af manualen.

Dette skal forhindre fejloptankning og sikre, at forbrugerne nemt kan identificere det rette brændstof. For branchen giver det et fælles krav til, hvordan informationen vises i hele EU, hvilket letter produktion og salg af køretøjer på tværs af landegrænser.

For motorkøretøjsmanualer fra før forordningen:

Stk. 3. For motorkøretøjsmanualer, der knytter sig til køretøjer, der er bragt i omsætning første gang før den 1. juli 2022, finder de hidtil gældende regler i § 16 i bekendtgørelse nr. 1037 af 28. maj 2021 fortsat anvendelse. Stk. 4. For alle manualer, der knytter sig til motorkøretøjer og knallerter, der er bragt i omsætning første gang i perioden den 1. juli 2022 til og med den 12. april 2024, finder de hidtil gældende regler i § 5 a i bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, som ændret ved bekendtgørelse nr. 1092 af 28. juni 2022, fortsat anvendelse. 1. pkt. finder ikke anvendelse på manualer, der knytter sig til motorkøretøjer og knallerter, der udelukkende er elektrisk genopladelige. Stk. 5. For alle manualer, der knytter sig til elektrisk genopladelige motorkøretøjer og knallerter, der er bragt i omsætning første gang i perioden den 1. juli 2022 til og med den 12. april 2024, finder de hidtil gældende regler i § 5 b i bekendtgørelse nr. 1050 af 17. oktober 2019 om detailforskrifter for køretøjers indretning og udstyr, som ændret ved bekendtgørelse nr. 1092 af 28. juni 2022, fortsat anvendelse.

4 Færdselsstyrelsens reaktionsmuligheder samt klageadgang

Færdselsstyrelsen har beføjelser til at reagere over for operatører eller ejere, der ikke overholder kravene i bekendtgørelsen eller de tilhørende EU-forordninger.

Styrelsen kan udstede påbud om lovliggørelse, hvilket betyder, at virksomheden får en frist til at rette op på de forhold, der ikke lever op til reglerne – eksempelvis manglende prisinformation, utilgængelige data eller manglende teknisk kompatibilitet. Hvis påbuddet ikke efterkommes, kan der udstedes bøder, både for den oprindelige overtrædelse og for manglende efterlevelse af påbuddet.

Afgørelser truffet af Færdselsstyrelsen kan påklages til Transportministeren i henhold til § 11 i bekendtgørelsen. Klagefristen er fire uger fra den dag, afgørelsen er meddelt. Klageadgangen giver operatører og virksomheder mulighed for at få prøvet sagen administrativt, før eventuel videre retlig behandling.

Dette system sikrer, at reglerne på området bliver håndhævet effektivt og ensartet på tværs af branchen. For operatørerne betyder det, at der er klare retningslinjer for både tilsyn og konsekvenser ved manglende overholdelse — hvilket bidrager til et retfærdigt og konkurrence-neutralt marked. For forbrugerne skaber det tillid til, at virksomheder, som stiller lade- og tankinfrastruktur til rådighed, lever op til krav om gennemsigtighed, funktionalitet og pålidelighed.

5 Biogas- og Brinttankstationer

5.1 Opladning på ad hoc-basis

Operatører af brinttankstandere giver på de offentligt tilgængelige tankstandere, der drives af dem, slutbrugerne mulighed for optankning på ad hoc-basis.

Optankning på ad hoc-basis skal være mulig ved hjælp af betalingsinstrument, der anvendes i vid udstrækning i Unionen. Operatøren skal acceptere elektroniske betalinger via terminaler og anordninger, der anvendes til betalingstjenester, herunder mindst én af følgende: a) betalingskortlæsere b) enheder med kontaktløs funktion, der som minimum er i stand til at læse betalingskort

For offentligt tilgængelige brinttankstandere, der er etableret efter d. 13. april 2024, finder kravene i dette stykke anvendelse fra deres etablering. Hvis operatøren af brinttankstanderen ikke er ejer af denne stander, stiller ejeren brinttankstandere til rådighed for operatøren i overensstemmelse med deres indbyrdes aftaler med de tekniske karakteristika, der sætter operatøren i stand til at opfylde forpligtelserne i dette stykke, jf. art. 7, stk. 1.

De priser, der opkræves af operatører af offentligt tilgængelige brinttankstandere, skal være rimelige, let og klart sammenlignelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Operatører af offentligt tilgængelige brinttankstandere må ikke diskriminere mellem de priser, der opkræves af slutbrugerne, og de priser, der opkræves af udbydere af mobilitetstjenester, eller mellem de priser, der opkræves af forskellige udbydere af mobilitetstjenester. Hvor det er relevant, kan prisniveauet dog differentieres, men kun såfremt differentieringen er objektivt begrundet, jf. art. 7, stk. 2.

Operatører af brinttankstationer skal tydeligt vise oplysninger om ad hoc-prisen pr. kg på de offentligt tilgængelige brinttankstationer, der drives af dem, således at slutbrugerne har kendskab til disse oplysninger, inden de indleder en optankningssession, og prissammenligningen lettes, jf. art. 7, stk. 3.

Operatører af offentligt tilgængelige brinttankstationer kan levere brinttankningstjenester til kunder på kontraktbasis, herunder på vegne af andre udbydere af mobilitetstjenester og i deres navn.

Udbydere af mobilitetstjenester opkræver priser over for slutbrugerne, som er rimelige, gennemsigtige og ikkediskriminerende. Udbydere af mobilitetstjenester stiller alle prisoplysninger til rådighed for slutbrugerne, inden optankningssessionen påbegyndes, og specifikt for deres planlagte optankningssession, ved hjælp af frit tilgængelige, bredt støttede elektroniske midler, idet der klart skelnes mellem alle priskomponenter, som operatøren af brinttankstanderen opkræver, herunder gældende e-roamingomkostninger og andre gebyrer eller afgifter, som anvendes af dem.

5.2 Brugerinformation:

Art. 19: brugerinformation: relevant, sammenhængende og klar information skal gøres tilgængelig ved tankstandere af operatører af tankstandere, jf. stk. 1, litra b.

Kompatibilitetsmærkningen skal være placeret på en klart synlig måde af operatøren på de tilsvarende pumper og deres dyser på alle tankstandere, der drives af dem, fra den dato, hvor brændstoffer bringes i omsætning, jf. stk. 2, litra a.

Krav om visning af sammenligning mellem de relevante enhedspriser til orientering efter den fælles metode til sammenligning af enhedsprisen for alternative drivmidler (prissammenligningsskilte)

5.3 Databestemmelser

Art. 20, Stk. 2: Senest den 14. april 2025: operatører/ejere sikrer, at der foreligger statiske og dynamiske data om infrastruktur for alternative drivmidler, som drives af dem, eller tjenester, der er uløseligt forbundet med en sådan infrastruktur, som de leverer eller som de udliciterer, uden beregning.

Følgende datatyper skal stilles til rådighed:

- A) Statiske data: den geografiske placering af ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler, antal stikforbindelser, antal parkeringspladser for personer med handicap, kontaktoplysninger for ejeren og operatøren af ladestationen og tankstationen, åbningstider
- B) Yderligere statiske data for offentligt tilgængelige ladepunkter, der drives af dem: identifikationskoder som minimum for operatøren af ladepunktet, stikforbindelsestype, strømtype (vekselstrøm/jævnstrøm), ladestationens maksimale effekt (kW), ladepunktets maksimale effekt (kW), køretøjstypens kompatibilitet
- C) Dynamiske data for offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler, der drives af dem: driftsstatus (i drift/ude af drift), tilgængelighed (i brug/ikke i brug), ad hoc-pris, den leverede elektricitet er 100 % vedvarende (ja/nej)

Kravene i litra c finder ikke anvendelse på offentligt tilgængelige ladepunkter, der ikke kræver betaling for opladningstjenesten.

Art. 20, stk. 6, litra a og b, ændrer denne artikels stk. 2 for at medtage yderligere datatyper vedrørende offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere til alternative drivmidler eller tjenester, der er uløseligt forbundet med en sådan infrastruktur, som operatørerne af den pågældende infrastruktur leverer eller outsourcer i lyset af den teknologiske udvikling eller nye tjenester, der gøres tilgængelige på markedet, og supplerer denne forordning ved at fastsætte fælles tekniske krav til en fælles applikationsprogrammeringsgrænseflade for at muliggøre en automatiseret og ensartet dataudveksling.

- Kommissionens delegerede forordning (EU) 2025/671 af 2. april 2025 ændrer AFI-forordningen for at udvide listen af datatyper, som operatører af lade- og brændstofpåfyldningspunkter for alternative brændstoffer skal stille til rådighed. Ændringerne træder i kraft den 14. april 2025, og operatører skal sikre, at dataene er tilgængelige i overensstemmelse med de nye krav.

Art. 20, stk. 3: operatører/ejere opretter en applikationsprogrammeringsgrænseflade (API), der giver gratis og ubegrænset adgang til de i stk. 2, omhandlede data og indsender oplysninger om denne API til de nationale adgangspunkter.

API'en skal opfylde de fælles tekniske krav, der er fastsat af Kommissionen for at muliggøre en automatiseret og ensartet dataudveksling mellem operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere og databrugere.

- Det fremgår af art. 1, stk. 1 i Kommissionens delegerede forordning (EU) 2025/645 af 1. april 2025, at en API som omhandlet i artikel 20, stk. 3, i forordning (EU) 2023/1804 skal opfylde følgende fælles tekniske krav:
 - API'en skal være kompatibel med relevante softwarestyringssystemer og nationale adgangspunkter (NAP). Den skal være let at anvende for databrugere og understøtte udviklingen af pålidelige og brugervenlige informationstjenester. API'en skal kunne skalere i takt med stigende mængder realtidsdata og være robust nok til at håndtere fejl under drift. Desuden skal den have indbyggede sikkerhedsforanstaltninger, der beskytter mod uautoriseret adgang. For at sikre stabilitet og langtidsholdbarhed skal API'en testes og valideres regelmæssigt. Endelig skal den kunne integreres i en fælles europæisk webportal, som giver adgang til relevante data, jf. artikel 20, stk. 2, i forordning (EU) 2023/1804.
- Derudover fremgår det af art. 1, stk. 2: Hvis operatører af offentligt tilgængelige ladepunkter og tankstandere eller, i overensstemmelse med aftalerne mellem dem, ejerne af disse punkter og standere anvender en protokolløsning til API'en, jf. artikel 20, stk. 3, i forordning (EU) 2023/1804, som er udviklet af en anden markedsaktør eller tredjepartsudbyder, skal de ud over kravene i stk. 1 sikre, at en sådan protokolløsning opfylder følgende fælles tekniske krav:
 - Hvis API'en er baseret på en protokolløsning udviklet af en tredjepart, skal løsningen understøttes af en detaljeret og offentligt tilgængelig teknisk udviklingsplan med gennemsigtige tidsplaner, som sikrer en stabil og langsigtet teknisk implementering. Der skal desuden stilles opdateret og let tilgængelig dokumentation og retningslinjer til rådighed, så integration og anvendelse forløber smidigt for databrugere. For at fremme en effektiv anvendelse skal der tilbydes grundig teknisk support og relevant uddannelse til brugerne. Løsningen skal, hvor det er relevant, være teknisk kompatibel med nationale adgangspunkters arkitektur, og den skal kunne skales med henblik på integration i en fælles europæisk webportal for data om alternative drivmidler.
- Art. 1, stk. 3: Hvis medlemsstaterne på datoen for denne forordnings ikrafttræden allerede har foreskrevet anvendelsen af en specifik API på grundlag af nationale tekniske krav, der gælder på deres område, finder disse nationale tekniske krav til API'en kun anvendelse, for så vidt som de er i overensstemmelse med denne forordning.

6 De fælles tekniske specifikationer

De tekniske specifikationer, som fremgår af bilag II til AFI-forordningen, gælder direkte for alle medlemsstater og de berørte aktører, jf. art. 21, stk. 1.

Bilag II definerer bl.a.:

- Tekniske specifikationer for elforsyning til vejtransport
- Tekniske specifikationer for udveksling af kommunikation i sektoren for opladning af elektriske køretøjer
- Tekniske specifikationer for brintforsyning til køretøjer til vejtransport
- Tekniske specifikationer for metan til vejtransport
- Tekniske specifikationer for brændstofmærkning

Kommissionen kan i overensstemmelse med artikel 10 i forordning (EU) nr. 1025/2012, anmode de europæiske standardiseringsorganisationer (CEN, CENELEC, ETSI) om at udarbejde europæiske standarder, der fastsætter tekniske specifikationer for de områder, der er omhandlet i bilag II til denne forordning, og for hvilke Kommissionen ikke har vedtaget fælles tekniske specifikationer, jf. art. 21, stk. 2

Bestemmelserne skal sikre fuld teknisk interoperabilitet mellem alle lade- og tankinfrastrukturer i EU — uanset producent, operatør eller medlemsstat. Det betyder, at et køretøj kan oplades eller tankes hvor som helst i Europa, uden tekniske eller praktiske barrierer.

For branchen og operatørerne:

De fælles specifikationer skaber stabile og ens rammer for investeringer i infrastruktur og reducerer risikoen for teknologiske konflikter mellem udstyr. Det letter både udbud, udvikling og tilsyn, fordi kravene er harmoniserede.

For forbrugerne:

Det sikrer en gnidningsfri brugeroplevelse – fx at stik, betalingssystemer og dataudveksling fungerer ens i hele EU. Dermed opnås højere brugervenlighed og tillid til grænseoverskridende mobilitet.

Art. 21, stk. 3: Kommissionen vedtager delegerede retsakter i overensstemmelse med artikel 22 for:

- a) at ændre bilag II ved at indføre tekniske specifikationer for de områder, der er anført i nævnte bilag, for at muliggøre fuld teknisk interoperabilitet for opladnings- og optankningsinfrastrukturen med hensyn til fysiske forbindelser, kommunikationsudveksling og adgang for bevægelseshæmmede personer til disse områder, og
- b) uden unødigt forsinkelse og senest 12 måneder efter vedtagelsen af de relevante standarder at ændre bilag II ved at ajourføre henvisningerne til de standarder, der er omhandlet i de tekniske specifikationer i nævnte bilag.

Art. 21, stk. 4: Når de i stk. 3 omhandlede delegerede retsakter skal finde anvendelse på eksisterende infrastrukturer, baseres disse delegerede retsakter på en cost-benefit-analyse, der skal forelægges Europa-Parlamentet og Rådet sammen med disse delegerede retsakter.

Art. 21, stk. 5: Hvis europæiske standarder, der fastsætter de tekniske specifikationer for et brændstof, udarbejdes efter Kommissionens vedtagelse af en gennemførelsesretsakt som omhandlet i artikel 19, stk. 4, andet afsnit, og de indeholder bestemmelser, der kræver mærkning for at angive overensstemmelse med de pågældende standarder og henviser til et

grafisk udtryk, herunder farvekodeordninger, skal de ændringer af bilag II, der vedtages ved de i nærværende artikels stk. 3 omhandlede delegerede retsakter, indeholde en angivelse af, hvilke af disse standarder eller gennemførelsesretsakter der skal anvendes, og hvor det er relevant, ophæve de relevante gennemførelsesretsakter

Art. 21, stk. 6: De ændringer af bilag II, der vedtages ved de i stk. 3 omhandlede delegerede retsakter, skal omfatte rimelige overgangsperioder for eventuelle tekniske specifikationer, som disse delegerede retsakter indfører eller ændrer, i hvilke de ikke er bindende for den pågældende infrastruktur.

Denne mekanisme gør det muligt løbende at tilpasse lovgivningen til den teknologiske udvikling – uden at det skaber unødige byrder for markedet. For operatører giver det forudsigelighed og tid til at planlægge investeringer, mens forbrugerne får sikkerhed for, at infrastrukturen altid lever op til de nyeste standarder og sikkerhedsniveau.