

<p>Questions and Answers on the Regulation on the deployment of alternative fuels Infrastructure (EU 2023/1804)</p>	<p>Fragen und Antworten zur Verordnung über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (EU 2023/1804)</p>
<p>Original Q&A der Europäischen Kommission von Seite: https://transport.ec.europa.eu/transport-themes/clean-transport/alternative-fuels-sustainable-mobility-europe/alternative-fuels-infrastructure/questions-and-answers-regulation-deployment-alternative-fuels-infrastructure-eu-20231804_en?prefLang=de</p>	<p>Maschinenübersetzung der AFIR Q&A durch Deepl.com Der BBNM e.V. übernimmt keine Haftung für die Richtigkeit dieser Übersetzung, im Zweifelsfall ist immer das englische Original von der Website der Europäischen Kommission gültig.</p>
<p>General</p>	<p>Allgemein</p>
<p>Regulation (EU) 2023/1804 of the European Parliament and of the Council of 13 September 2023 on the deployment of alternative fuels infrastructure, and repealing Directive 2014/94/EU (AFIR) is a fundamental cornerstone to support the transition towards more sustainable modes of transport, and to put the Union on track for the full decarbonisation of the transport sector by 2050.</p>	<p>Die Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau einer Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU (AFIR) ist ein grundlegender Eckpfeiler, um den Übergang zu nachhaltigeren Verkehrsträgern zu unterstützen und die Union auf den Weg zur vollständigen Dekarbonisierung des Verkehrssektors bis 2050 zu bringen.</p>
<p>The uniform application of AFIR throughout the Union is essential to provide seamless passenger and freight zero-emission road transport, avoid barriers to trade and to allow manufacturers and operators of alternative fuels infrastructure to attain economies of scale.</p>	<p>Die einheitliche Anwendung von AFIR in der gesamten Union ist unerlässlich, um einen nahtlosen emissionsfreien Personen- und Güterverkehr auf der Straße zu ermöglichen, Handelshemmnisse zu vermeiden und den Herstellern und Betreibern von Infrastrukturen für alternative Kraftstoffe Größenvorteile zu verschaffen.</p>
<p>To that end, the present Questions and Answers have been prepared by the European Commission services to address specific technical questions and comments asked by members in the context of the Sustainable Transport Forum, which is the main expert group of the European Commission in the field of alternative fuels infrastructure, and by other market actors.</p>	<p>Zu diesem Zweck wurden die vorliegenden Fragen und Antworten von den Dienststellen der Europäischen Kommission ausgearbeitet, um auf spezifische technische Fragen und Kommentare einzugehen, die von Mitgliedern des Forums für nachhaltigen Verkehr, der wichtigsten Expertengruppe der Europäischen Kommission im Bereich der</p>

	Infrastruktur für alternative Kraftstoffe, und von anderen Marktteilnehmern gestellt wurden.
These Questions and Answers were prepared by the services of the Directorate-General for Mobility and Transport of the European Commission and does not commit the European Commission as such. Only the Court of Justice of the European Union is competent to authoritatively interpret Union law.	Diese Fragen und Antworten wurden von den Dienststellen der Generaldirektion Mobilität und Verkehr der Europäischen Kommission ausgearbeitet und verpflichten die Europäische Kommission als solche nicht. Nur der Gerichtshof der Europäischen Union ist für die verbindliche Auslegung des Unionsrechts zuständig.
Article 5 - Operation of Recharging Infrastructure	Artikel 5 - Betrieb der Aufladeinfrastruktur
Article 5	Artikel 5
Question 5.1: Can Member States establish additional national regulations related to alternative fuels infrastructure, for example by mandating that operators of publicly accessible recharging stations must participate in e-roaming schemes?	Frage 5.1: Können die Mitgliedstaaten zusätzliche nationale Vorschriften für die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe erlassen, indem sie z. B. vorschreiben, dass die Betreiber öffentlich zugänglicher Ladestationen an E-Roaming-Systemen teilnehmen müssen?
By virtue of the very nature of regulations, the provisions of regulations generally have immediate effect in the national legal systems without it being necessary for the national authorities to adopt implementing measures. The extent to which additional specific national legislation may exceptionally be allowed in the absence of a specific provision empowering the Member States to do so is to be assessed on a case-by-case basis, and to be ultimately decided by the Court of Justice of the European Union.	Es liegt in der Natur von Verordnungen, dass ihre Bestimmungen im Allgemeinen unmittelbare Wirkung in den nationalen Rechtsordnungen entfalten, ohne dass die nationalen Behörden Durchführungsmaßnahmen erlassen müssen. Inwieweit in Ermangelung einer spezifischen Bestimmung, die die Mitgliedstaaten dazu ermächtigt, ausnahmsweise zusätzliche spezifische nationale Rechtsvorschriften zugelassen werden können, ist von Fall zu Fall zu beurteilen und letztlich vom Gerichtshof der Europäischen Union zu entscheiden.
With respect to the possibility of imposing mandatory e-roaming, it is to be noted that this policy option was considered and addressed in the Commission's impact assessment, and it was discarded because laying down an obligation towards operators of recharging points to participate in roaming was deemed not to be a necessary or proportional interference with the contractual freedom of those	In Bezug auf die Möglichkeit, E-Roaming verpflichtend vorzuschreiben, ist anzumerken, dass diese politische Option in der Folgenabschätzung der Kommission erwogen und behandelt und verworfen wurde, weil die Verpflichtung der Betreiber von Aufladestationen zur Teilnahme am Roaming nicht als notwendiger oder verhältnismäßiger Eingriff in die Vertragsfreiheit dieser Betreiber angesehen wurde. Nationale

<p>operators. National measures aiming at achieving a similar objective should be assessed against that background and in light of the complete set of provisions laid down in AFIR and its objectives.</p>	<p>Maßnahmen, mit denen ein ähnliches Ziel erreicht werden soll, sollten vor diesem Hintergrund und im Lichte der vollständigen Bestimmungen der AFIR-Verordnung und ihrer Ziele bewertet werden.</p>
<p>Question 5.2: Do the requirements laid down in Article 5 for recharging infrastructure apply to all publicly accessible recharging points, or only to those on the TEN-T network?</p>	<p>Frage 5.2: Gelten die in Artikel 5 festgelegten Anforderungen an die Aufladeinfrastruktur für alle öffentlich zugänglichen Aufladestellen oder nur für die auf dem TEN-V-Netz?</p>
<p>The requirements laid down in Article 5 apply to all publicly accessible recharging points, except where explicitly stated otherwise, for example Article 5(1), third sub paragraph only applies to recharging points above 50 kW deployed along the TEN-T network.</p>	<p>Die in Artikel 5 festgelegten Anforderungen gelten für alle öffentlich zugänglichen Ladepunkte, es sei denn, es ist ausdrücklich etwas anderes angegeben, z. B. gilt Artikel 5 Absatz 1 Unterabsatz 3 nur für Ladepunkte mit einer Leistung von mehr als 50 kW, die entlang des TEN-V-Netzes eingerichtet sind.</p>
<p>Question 5.3: VAT treatment: are all components to be treated the same as part of a ‘charging session’? We would understand that each component can be treated the same from a VAT perspective.</p>	<p>Frage 5.3: Behandlung der Mehrwertsteuer: Sind alle Komponenten als Teil einer "Gebührensitzung" gleich zu behandeln? Wir gehen davon aus, dass jede Komponente aus Sicht der Mehrwertsteuer gleich behandelt werden kann.</p>
<p>AFIR does not address the different components of a recharging service with respect to its VAT treatment.</p>	<p>AFIR befasst sich nicht mit den verschiedenen Bestandteilen einer aufladbaren Dienstleistung im Hinblick auf ihre mehrwertsteuerliche Behandlung</p>
<p>Article 5(1) General context of the article: the obligations in Article 5(1) apply to the operator of the recharging point who needs to ensure recharging on an ad hoc basis at every recharging point operated by him. Recharging on an ad hoc basis means that an end user purchases a recharging service, without being required to register, conclude a written agreement or enter into a commercial relationship with the operator of the recharging point beyond the mere purchase of the recharging service (Article 2(47)), and without the need to enter into a contract with a mobility service provider (recital 36).</p>	<p>Artikel 5 Absatz 1 Allgemeiner Kontext des Artikels: Die Verpflichtungen in Artikel 5 Absatz 1 gelten für den Betreiber der Ladestation, der das Aufladen auf Ad-hoc-Basis an jeder von ihm betriebenen Ladestation sicherstellen muss. Ad-hoc-Aufladung bedeutet, dass ein Endnutzer eine Aufladedienstleistung erwirbt, ohne sich registrieren zu lassen, einen schriftlichen Vertrag abzuschließen oder eine Geschäftsbeziehung mit dem Betreiber der Aufladestelle einzugehen, die über den bloßen Erwerb der Aufladedienstleistung hinausgeht (Artikel 2 Absatz 47), und ohne dass ein Vertrag mit einem</p>

	Mobilitätsdienstleister geschlossen werden muss (Erwägungsgrund 36).
Question 5.4: What is meant with the term “deployed”, for example in “at publicly accessible recharging points deployed from 13 April 2024”?	Frage 5.4: Was ist mit dem Begriff "aufgestellt" gemeint, z.B. in "an öffentlich zugänglichen Ladestationen, die ab dem 13. April 2024 aufgestellt werden"?
“deployed” should be understood as being operational and available for use by end users. That means that the recharging point is installed and connected to the grid and capable of transmitting electricity to recharge electric vehicles.	"Aufgestellt" bedeutet, dass die Ladestation betriebsbereit und für die Nutzung durch die Endverbraucher verfügbar ist. Das bedeutet, dass die Ladestation installiert und an das Netz angeschlossen ist und in der Lage ist, Strom zum Aufladen von Elektrofahrzeugen zu übertragen.
Question 5.5: In Article 5 (1), what is the meaning of “payment instrument” and what is the standard for the requirement that a payment instrument is “widely used in the Union”?	Frage 5.5: Was bedeutet in Artikel 5 Absatz 1 der Begriff "Zahlungsinstrument", und wie lautet der Maßstab für die Anforderung, dass ein Zahlungsinstrument "in der Union weit verbreitet" ist?
'Payment instrument' is defined in Article 4(14) of the Directive (EU) 2015/2366 of the European Parliament and of the Council as “a personalised device(s) and/or set of procedures agreed between the payment service user and the payment service provider and used in order to initiate a payment order”. ‘Payment service provider’ is defined in Article 4, point (11) of Directive (EU) 2015/2366 as “a body [as] referred to in Article 1(1) [of that Directive] or a natural or legal person benefiting from an exemption pursuant to Article 32 or 33 [of that Directive]. According to Union legislation, and in particular Directive (EU) 2015/2366 and Directive 2009/110/CE , only credit institutions, payment institutions, and e-money institutions can issue payment instruments. The European Banking Authority (EBA) maintains an exhaustive list of payment institutions and e-money institutions .	Der Begriff "Zahlungsinstrument" ist in Artikel 4 Nummer 14 der Richtlinie (EU) 2015/2366 des Europäischen Parlaments und des Rates definiert als "ein personalisiertes Gerät und/oder eine Reihe von Verfahren, die zwischen dem Zahlungsdienstnutzer und dem Zahlungsdienstleister vereinbart wurden und zur Auslösung eines Zahlungsauftrags verwendet werden". Der Begriff "Zahlungsdienstleister" wird in Artikel 4 Nummer 11 der Richtlinie (EU) 2015/2366 definiert als "eine Einrichtung [im Sinne] von Artikel 1 Absatz 1 [der genannten Richtlinie] oder eine natürliche oder juristische Person, der eine Ausnahmeregelung gemäß Artikel 32 oder 33 [der genannten Richtlinie] gewährt wurde". Nach dem Unionsrecht, insbesondere der Richtlinie (EU) 2015/2366 und der Richtlinie 2009/110/EG , können nur Kreditinstitute, Zahlungsinstitute und E-Geld-Institute Zahlungsinstrumente ausgeben. Die Europäische

	Bankenaufsichtsbehörde (EBA) führt eine vollständige Liste der Zahlungsinstitute und E-Geld-Institute .
Examples of widely used payment instruments are debit cards, widely used credit cards and cash. A payment instrument can be considered “widely used in the Union” for the purposes of AFIR if it is used by a significant share of Union citizens that are of legal age for driving a vehicle. The payment instrument should moreover be supported in most, if not all Union Member States.	Beispiele für weit verbreitete Zahlungsinstrumente sind Debitkarten, weit verbreitete Kreditkarten und Bargeld. Ein Zahlungsinstrument kann für die Zwecke des AFIR als "in der Union weit verbreitet" angesehen werden, wenn es von einem erheblichen Anteil der Unionsbürger genutzt wird, die das gesetzliche Mindestalter zum Führen eines Fahrzeugs erreicht haben. Darüber hinaus sollte das Zahlungsinstrument in den meisten, wenn nicht sogar in allen Mitgliedstaaten der Union unterstützt werden.
Question 5.6: What is the meaning of “payment card” as used in Article 5(1) (a) and (b)?	Frage 5.6: Was bedeutet der Begriff "Zahlungskarte" in Artikel 5 Absatz 1 Buchstaben a) und b)?
The term ‘payment card’ was not defined in AFIR, as it was considered to be a commonly understood notion. Payment cards include for example debit and credit cards.	Der Begriff "Zahlungskarte" wurde in AFIR nicht definiert, da man davon ausging, dass es sich um einen allgemein verständlichen Begriff handelt. Zu den Zahlungskarten gehören zum Beispiel Debit- und Kreditkarten.
Question 5.7: If end users can pay for their recharging session in cash, would this fulfil the requirements of Article 5(1)?	Frage 5.7: Erfüllt es die Anforderungen von Artikel 5 Absatz 1, wenn die Endnutzer ihre Aufladung in bar bezahlen können?
If end users can only pay in cash for an ad hoc recharging session, this would not meet the requirements of Article 5(1).	Wenn Endnutzer für eine Ad-hoc-Aufladung nur bar bezahlen können, würde dies nicht den Anforderungen von Artikel 5 Absatz 1 entsprechen.
Article 5(1) requires that operators of recharging points shall accept electronic payments through terminals and devices used for payment services.	Artikel 5 Absatz 1 schreibt vor, dass die Betreiber von Ladestationen elektronische Zahlungen über die für Zahlungsdienste verwendeten Terminals und Geräte akzeptieren müssen.
Article 5(1) then lists different types of terminals and devices that operators of recharging points can choose from, depending on the power output of the recharging point.	In Artikel 5 Absatz 1 werden dann verschiedene Arten von Endgeräten und Vorrichtungen aufgeführt, zwischen denen die Betreiber von Ladestationen je nach Leistung der Ladestation wählen können.

<p>Operators of recharging points are at liberty to provide additional payment options to end users, including but not limited to the possibility to pay in cash.</p>	<p>Den Betreibern von Ladestationen steht es frei, den Endnutzern zusätzliche Zahlungsmöglichkeiten anzubieten, einschließlich, aber nicht beschränkt auf die Möglichkeit, bar zu bezahlen.</p>
<p>Question 5.8: What is the difference between a “payment card reader” referred to in Article 5(1) (a) and a “device with a contactless functionality that is at least able to read payment cards” used in Article 5(1) (b)? Can you confirm that a “payment card reader” would require the terminal to be equipped with a PIN pad, while a “device with a contactless functionality” would only need to be equipped with an NFC reader (but no PIN pad)?</p>	<p>Frage 5.8: Worin besteht der Unterschied zwischen einem "Zahlungskartenlesegerät" gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a und einem "Gerät mit einer kontaktlosen Funktion, das zumindest Zahlungskarten lesen kann" gemäß Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe b? Können Sie bestätigen, dass ein "Zahlungskartenleser" voraussetzt, dass das Terminal mit einem PIN-Pad ausgestattet ist, während ein "Gerät mit Kontaktlos-Funktionalität" nur mit einem NFC-Leser (aber keinem PIN-Pad) ausgestattet sein muss?</p>
<p>The purpose and functionalities of the terminals and devices referred to in Article 5(1) (a) and Article 5.1 (b) are essentially the same: they allow for payments to take place. Their main difference lies in the way they function.</p>	<p>Zweck und Funktionsweise der in Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a) und Artikel 5.1 Buchstabe b) genannten Terminals und Geräte sind im Wesentlichen gleich: Sie ermöglichen die Durchführung von Zahlungen. Der Hauptunterschied liegt in der Art und Weise, wie sie funktionieren.</p>
<p>A ‘payment card reader’ is a terminal or device that uses the chip embedded in a debit or credit card to exchange data and enable payments.</p>	<p>Ein "Zahlungskartenlesegerät" ist ein Terminal oder Gerät, das den in einer Debit- oder Kreditkarte eingebetteten Chip nutzt, um Daten auszutauschen und Zahlungen zu ermöglichen.</p>
<p>A ‘device with a contactless functionality that is at least able to read payment cards’, or Near Field Communication (NFC) reader, by contrast uses short-range wireless communication to exchange data and enable payments.</p>	<p>Ein "Gerät mit einer kontaktlosen Funktion, das zumindest Zahlungskarten lesen kann", oder ein NFC-Lesegerät (Near Field Communication), nutzt dagegen eine drahtlose Kurzstrecken-Kommunikation, um Daten auszutauschen und Zahlungen zu ermöglichen.</p>
<p>A ‘payment card reader’ will always require a physical payment card with a chip (debit or credit card) to enable payments, while a ‘device with a contactless functionality that is at least able to read payment cards’ could equally read physical payments cards but also</p>	<p>Ein "Zahlungskartenlesegerät" wird immer eine physische Zahlungskarte mit einem Chip (Debit- oder Kreditkarte) benötigen, um Zahlungen zu ermöglichen, während ein "Gerät mit einer kontaktlosen Funktion, das zumindest Zahlungskarten lesen kann", ebenfalls physische Zahlungskarten lesen, aber auch mit anderen</p>

<p>communicate with other payment instruments such as a digital wallet on a mobile phone to enable payments.</p>	<p>Zahlungsinstrumenten wie einer digitalen Geldbörse auf einem Mobiltelefon kommunizieren könnte, um Zahlungen zu ermöglichen.</p>
<p>The distinction between a “payment card reader” and a “device with a contactless functionality” has no relevance for the question whether such a terminal or device for payment services should be equipped with a PIN pad. Whether the presence of a PIN pad is required depends on the payment instrument that is used for the payment transaction, and the consumer authentication requirements applicable to that payment instrument.</p>	<p>Die Unterscheidung zwischen einem "Zahlungskartenleser" und einem "Gerät mit Kontaktlosfunktion" ist für die Frage, ob ein solches Terminal oder Gerät für Zahlungsdienste mit einem PIN-Pad ausgestattet sein sollte, nicht relevant. Ob das Vorhandensein eines PIN-Pads erforderlich ist, hängt von dem Zahlungsinstrument ab, das für den Zahlungsvorgang verwendet wird, sowie von den für dieses Zahlungsinstrument geltenden Anforderungen an die Verbraucherauthentifizierung.</p>
<p>Question 5.9: Does Article 5.1b) require that the device reads physical payment cards or does it include the possibility that this device reads payment cards embedded in an application, such as a mobile wallet application?</p>	<p>Frage 5.9: Verlangt Artikel 5.1b, dass das Gerät physische Zahlungskarten liest, oder schließt er die Möglichkeit ein, dass dieses Gerät Zahlungskarten liest, die in eine Anwendung eingebettet sind, z. B. in eine mobile Brieftaschenanwendung?</p>
<p>The regulation does not specifically require that the device reads physical payment cards meaning that a device that reads payment cards embedded in digital apps (e.g. a mobile wallet application) is equally sufficient to meet the requirement as long as other requirements of Article 5(1) are being met in particular with regards to the payment instrument being used and the requirements related to ad hoc recharging. Typically, current devices in the market with a contactless functionality are capable of reading both physical and digitally embedded payment cards.</p>	<p>Die Verordnung schreibt nicht ausdrücklich vor, dass das Gerät physische Zahlungskarten lesen muss, was bedeutet, dass ein Gerät, das in digitale Anwendungen eingebettete Zahlungskarten liest (z. B. eine mobile Brieftaschenanwendung), ebenfalls ausreicht, um die Anforderung zu erfüllen, solange andere Anforderungen von Artikel 5 Absatz 1 erfüllt werden, insbesondere in Bezug auf das verwendete Zahlungsinstrument und die Anforderungen im Zusammenhang mit der Ad-hoc-Aufladung. Die derzeit auf dem Markt befindlichen Geräte mit Kontaktlosfunktionalität können in der Regel sowohl physische als auch digital eingebettete Zahlungskarten lesen.</p>
<p>However, the above explanation refers to payments through a digital wallet or mobile phone application issued for example by a credit institution, payment institution or e-money institution that in general is used for payment services. In contrast, devices that only accept a smartphone application of an operator of recharging point or a</p>	<p>Die obige Erläuterung bezieht sich jedoch auf Zahlungen über eine digitale Geldbörse oder eine Mobiltelefonanwendung, die beispielsweise von einem Kreditinstitut, einem Zahlungsinstitut oder einem E-Geld-Institut herausgegeben wird, das im Allgemeinen für Zahlungsdienste verwendet wird. Im Gegensatz dazu würden Geräte,</p>

<p>mobility service provider, even if it had a credit card embedded in it, would not appear to meet the requirements of Article 5(1). According to Recital 36 and Article 2(47) of AFIR ad hoc recharging must be possible without the need to enter into a contract with the operator of the recharging or a mobility service provider that goes beyond the mere purchase of the recharging service. An application operated by mobility service provider (MSP) or a charge point operator (CPO) would always require the registration of the end user and the acceptance of the terms of use which means a contract is being established between the end user and the CPO or MSP that goes beyond the mere purchase of a recharging service.</p>	<p>die nur eine Smartphone-Anwendung eines Betreibers einer Aufladestation oder eines Mobilitätsdienstleisters akzeptieren, selbst wenn darin eine Kreditkarte eingebettet wäre, die Anforderungen von Artikel 5 Absatz 1 offenbar nicht erfüllen. Gemäß Erwägungsgrund 36 und Artikel 2 Nummer 47 der AFIR muss das Ad-hoc-Aufladen möglich sein, ohne dass ein Vertrag mit dem Betreiber der Aufladestation oder einem Mobilitätsdienstleister geschlossen werden muss, der über den bloßen Erwerb der Aufladedienstleistung hinausgeht. Eine von einem Mobilitätsdienstleister (MSP) oder einem Ladestellenbetreiber (CPO) betriebene Anwendung würde immer die Registrierung des Endnutzers und die Annahme der Nutzungsbedingungen erfordern, was bedeutet, dass ein Vertrag zwischen dem Endnutzer und dem CPO oder MSP zustande kommt, der über den bloßen Erwerb einer Aufladedienstleistung hinausgeht.</p>
<p>Question 5.10: Which additional ways of payments are included under Article 5.1c? Does this include for example: - Payments using a static QR-code placed on the recharging point, e.g. by means of a sticker? - Payments via Plug'n'Charge (communication through ISO15118-20)?</p>	<p>Frage 5.10: Welche zusätzlichen Zahlungsmöglichkeiten sind in Artikel 5.1c enthalten? Gehören dazu zum Beispiel: - Zahlungen mit einem statischen QR-Code, der an der Ladestation angebracht wird, z.B. mittels eines Aufklebers? - Zahlungen über Plug'n'Charge (Kommunikation über ISO15118-20)?</p>
<p>Article 5(1) of AFIR stipulates that the operator must accept electronic payment through devices using an internet connection and allowing for secure payment transactions. That includes all devices that meet those requirements, including those built into the recharging station as well as mobile devices of the end user.</p>	<p>In Artikel 5 Absatz 1 der AFIR ist festgelegt, dass der Betreiber elektronische Zahlungen über Geräte akzeptieren muss, die eine Internetverbindung nutzen und sichere Zahlungstransaktionen ermöglichen. Dies schließt alle Geräte ein, die diese Anforderungen erfüllen, einschließlich der in der Ladestation eingebauten Geräte sowie der mobilen Geräte des Endnutzers.</p>
<p>In principle a static or dynamic QR code referring the user to a website through which secure payment transactions are carried out through a mobile phone could be in line with this provision. However, no matter which technical solution is adopted it must ensure a secure payment</p>	<p>Im Prinzip könnte ein statischer oder dynamischer QR-Code, der den Nutzer auf eine Website verweist, über die sichere Zahlungstransaktionen über ein Mobiltelefon durchgeführt werden, mit dieser Bestimmung in Einklang stehen. Unabhängig davon, welche</p>

<p>transaction. Therefore, a static QR code could be in line with AFIR as long as it is readable and the security of the payment transaction is ensured.</p>	<p>technische Lösung gewählt wird, muss sie jedoch einen sicheren Zahlungsvorgang gewährleisten. Daher könnte ein statischer QR-Code im Einklang mit AFIR stehen, solange er lesbar ist und die Sicherheit des Zahlungsvorgangs gewährleistet ist.</p>
<p>Payments via Plug and Charge (communication through ISO 15118-2 or -20) are not relevant in the context of Article 5(1), as this Article relates to 'recharging on an ad hoc basis'. Plug and Charge, by contrast, is a technology to enable automatic authentication and authorisation of a recharging session based on a contract-based payment established between an end user and a mobility service provider.</p>	<p>Zahlungen über Plug and Charge (Kommunikation über ISO 15118-2 oder -20) sind im Kontext von Artikel 5 Absatz 1 nicht relevant, da sich dieser Artikel auf das "Aufladen auf Ad-hoc-Basis" bezieht. Plug and Charge hingegen ist eine Technologie, die eine automatische Authentifizierung und Autorisierung einer Aufladesitzung auf der Grundlage einer vertraglich festgelegten Zahlung zwischen einem Endnutzer und einem Mobilitätsdienstleister ermöglicht.</p>
<p>Question 5.11: How should charging at public chargers below 50 kW be considered when one must sign a contract with a parking operator before being able to park and pay for charging? Is it considered to be a contract-based payment then, rather than an Ad-hoc payment, since one must have a contract/pay for parking in order to charge? (The parking operator can in this case also be the CPO, but it can also be two different actors.)</p>	<p>Frage 5.11: Wie ist das Laden an öffentlichen Ladestationen unter 50 kW zu betrachten, wenn man einen Vertrag mit einem Parkplatzbetreiber abschließen muss, bevor man parken und für das Laden bezahlen kann? Handelt es sich dann um eine vertragsgebundene Zahlung und nicht um eine Ad-hoc-Zahlung, da man einen Vertrag abschließen/für das Parken bezahlen muss, um laden zu können? (Der Parkraumbetreiber kann in diesem Fall auch das CPO sein, es kann sich aber auch um zwei verschiedene Akteure handeln).</p>
<p>Parking fees (fees charged for parking a car irrespectively of the presence of a recharging point or the purchase of a recharging service) are not under the scope of AFIR and neither is the contract between the end user and the operator of the parking area. Therefore, ad hoc payments must be available in line with Art 5(1) at all publicly accessible recharging points within that parking area, also in cases where the user has to pay a parking fee and where the operator of the recharging point and the operator of the parking area are the same entity.</p>	<p>Parkgebühren (Gebühren, die für das Parken eines Fahrzeugs erhoben werden, unabhängig vom Vorhandensein einer Aufladestelle oder dem Erwerb einer Aufladedienstleistung) fallen nicht in den Anwendungsbereich der AFIR und auch nicht der Vertrag zwischen dem Endnutzer und dem Betreiber des Parkplatzes. Daher müssen Ad-hoc-Zahlungen gemäß Artikel 5 Absatz 1 an allen öffentlich zugänglichen Ladestellen innerhalb des betreffenden Parkplatzes möglich sein, auch in Fällen, in denen der Nutzer eine Parkgebühr</p>

	entrichten muss und der Betreiber der Ladestation und der Betreiber des Parkplatzes ein und dieselbe Einrichtung sind.
Article 5(3)	Artikel 5 Absatz 3
Question 5.12: What does it mean that prices charged by operators of publicly accessible recharging points shall be "reasonable"?	Frage 5.12: Was bedeutet es, dass die von den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladestationen erhobenen Preise "angemessen" sein müssen?
This requirement is further clarified in recital (33) of AFIR, which holds that "prices should be reasonable and should not exceed the costs incurred plus a reasonable profit margin".	Dieses Erfordernis wird in Erwägungsgrund 33 der AFIR-Richtlinie weiter präzisiert, in dem es heißt: "Die Preise sollten angemessen sein und die entstandenen Kosten zuzüglich einer angemessenen Gewinnspanne nicht übersteigen.
Whether or not prices charged by operators of publicly accessible recharging points are reasonable will have to be evaluated on a case-by-case basis.	Ob die von den Betreibern öffentlich zugänglicher Ladestationen verlangten Preise angemessen sind, muss im Einzelfall geprüft werden.
Question 5.13: which elements/criteria are to be considered, when making the evaluation of whether a specific price is to be considered reasonable, easily and clearly comparable, transparent and non-discriminatory?	Frage 5.13: Welche Elemente/Kriterien sind bei der Beurteilung der Frage zu berücksichtigen, ob ein bestimmter Preis als angemessen, leicht und eindeutig vergleichbar, transparent und nichtdiskriminierend anzusehen ist?
AFIR does not provide specific thresholds or criteria for assessing if prices charged are reasonable, easily and clearly comparable, transparent and non-discriminatory. Compliance has to be assessed on a case by case basis and it is ultimately up to the European Court of Justice to assess compliance with this provision.	Die AFIR enthält keine spezifischen Schwellenwerte oder Kriterien, anhand derer sich beurteilen ließe, ob die in Rechnung gestellten Preise angemessen, leicht und eindeutig vergleichbar, transparent und nicht diskriminierend sind. Die Einhaltung dieser Bestimmung muss von Fall zu Fall beurteilt werden, und es ist letztlich Sache des Europäischen Gerichtshofs, die Einhaltung dieser Bestimmung zu beurteilen.
Question 5.14: The second sentence of Article 5(3) provides that "operators of publicly accessible recharging points shall not discriminate, through the prices charged, between end users and mobility service providers or between different mobility service providers." Can the Commission confirm that Art 5(3) addresses a) At	Frage 5.14: In Artikel 5 Absatz 3 Satz 2 heißt es: "Die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladestationen dürfen bei den erhobenen Preisen nicht zwischen Endnutzern und Mobilitätsdienstleistern oder zwischen verschiedenen Mobilitätsdienstleistern diskriminieren." Kann die Kommission bestätigen, dass Artikel 5 Absatz 3 a) auf B2C-

<p>B2C level: the ad hoc price, on the one hand, and contract-based prices on the other hand? And b) At B2B level: prices charged by a CPO to different MSPs, including affiliated</p>	<p>Ebene: den Ad-hoc-Preis einerseits und vertragsbasierte Preise andererseits betrifft? Und b) auf B2B-Ebene: Preise, die ein CPO verschiedenen MSPs, einschließlich angeschlossener MSPs, in Rechnung stellt</p>
<p>Article 5(3) addresses the operators of publicly accessible recharging points and their price setting towards the end user (B2C level) and towards different mobility service providers (B2B level).</p>	<p>Artikel 5 Absatz 3 richtet sich an die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladestationen und deren Preisgestaltung gegenüber dem Endverbraucher (B2C-Ebene) und gegenüber verschiedenen Mobilitätsdienstleistern (B2B-Ebene).</p>
<p>Question 5.15: Could the Commission provide further guidance on the last sentence of this paragraph, namely that “the level of prices may be differentiated, but only if the differentiation is proportionate and objectively justified”?</p>	<p>Frage 5.15: Könnte die Kommission den letzten Satz dieses Absatzes näher erläutern, nämlich dass "die Höhe der Preise differenziert werden kann, aber nur, wenn die Differenzierung verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt ist"?</p>
<p>This sentence is meant to clarify the preceding sentence of Article 5(3), which prohibits price discrimination between end users and mobility service providers or between different mobility service providers.</p>	<p>Dieser Satz soll den vorhergehenden Satz von Artikel 5 Absatz 3 verdeutlichen, der eine Preisdiskriminierung zwischen Endnutzern und Mobilitätsdienstleistern oder zwischen verschiedenen Mobilitätsdienstleistern verbietet.</p>
<p>Price discrimination refers typically to situations where different ‘customers’ that are in the same or similar legal and factual situation are charged on the basis of a different price structure.</p>	<p>Preisdiskriminierung bezieht sich in der Regel auf Situationen, in denen verschiedenen "Kunden", die sich in der gleichen oder einer ähnlichen rechtlichen und faktischen Situation befinden, eine unterschiedliche Preisstruktur berechnet wird.</p>
<p>The last sentence of Article 5(3) intends to distinguish such price discrimination from normal practices of differentiating prices between customers that are not in the same legal or factual situation. Such price differentiation would be allowed on condition that it is proportionate and objectively justified.</p>	<p>Der letzte Satz von Artikel 5 Absatz 3 zielt darauf ab, eine solche Preisdiskriminierung von normalen Praktiken der Preisdifferenzierung zwischen Kunden zu unterscheiden, die sich nicht in der gleichen rechtlichen oder tatsächlichen Situation befinden. Eine solche Preisdifferenzierung wäre unter der Voraussetzung zulässig, dass sie verhältnismäßig und objektiv gerechtfertigt ist.</p>
<p>Objective justification of the price differentiation between the ad hoc price and the price charged to a mobility service provider would depend on the circumstances of each case.</p>	<p>Die objektive Rechtfertigung der Preisdifferenzierung zwischen dem Ad-hoc-Preis und dem Preis, der einem Mobilitätsdienstleister in</p>

	Rechnung gestellt wird, würde von den Umständen des Einzelfalls abhängen.
Whether or not prices charged by operators comply with Art 5(3) will have to be evaluated on a case-by-case basis and it is ultimately up to the European Court of Justice to assess compliance with this provision.	Ob die von den Betreibern verlangten Preise mit Artikel 5 Absatz 3 vereinbar sind, muss von Fall zu Fall beurteilt werden, und es ist letztlich Sache des Europäischen Gerichtshofs, die Einhaltung dieser Bestimmung zu beurteilen.
Article 5(4)	Artikel 5 Absatz 4
Question 5.16: While the first paragraph of Article 5(4) requires that, in case of publicly accessible recharging points with a power output equal to or more than 50 kW, the ad hoc price must be based on the price per kWh for the electricity delivered, its third paragraph requires that, in case of publicly accessible recharging points with a power output of less than 50 kW, the applicable price components must be presented in a certain order. In other words, AFIR appears to (...)	Frage 5.16: Während Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 vorschreibt, dass bei öffentlich zugänglichen Ladestellen mit einer Leistung von 50 kW oder mehr der Ad-hoc-Preis auf dem Preis pro kWh für die gelieferte Elektrizität beruhen muss, schreibt sein Unterabsatz 3 vor, dass bei öffentlich zugänglichen Ladestellen mit einer Leistung von weniger als 50 kW die anwendbaren Preisbestandteile in einer bestimmten Reihenfolge dargestellt werden müssen. Mit anderen Worten, die AFIR scheint (...)
(...) leave discretion to market actors to determine the price components for ad hoc prices applied at publicly accessible recharging points with a power output of less than 50 kW. In this context, would it still be possible for Member States to adopt more stringent price requirements (e.g. mandating that prices must be based on the price kWh) in relation to the ad hoc price applied at publicly accessible recharging points with a power output of less than 50 kW?	(...) den Marktteilnehmern die Festlegung der Preiskomponenten für Ad-hoc-Preise an öffentlich zugänglichen Ladestationen mit einer Leistung von weniger als 50 kW überlassen. Wäre es in diesem Zusammenhang für die Mitgliedstaaten noch möglich, strengere Preisanforderungen (z. B. die Vorschrift, dass die Preise auf dem kWh-Preis basieren müssen) in Bezug auf den Ad-hoc-Preis an öffentlich zugänglichen Ladepunkten mit einer Leistung von weniger als 50 kW zu erlassen?
By virtue of the very nature of regulations, the provisions of regulations generally have direct effect in the national legal systems without it being necessary for the national authorities to adopt implementing measures. The extent to which additional specific national legislation may exceptionally be allowed in the absence of a	Es liegt in der Natur von Verordnungen, dass ihre Bestimmungen im Allgemeinen unmittelbare Wirkung in den nationalen Rechtsordnungen entfalten, ohne dass die nationalen Behörden Durchführungsmaßnahmen erlassen müssen. Inwieweit in Ermangelung einer spezifischen Bestimmung, die die Mitgliedstaaten

<p>specific provision empowering the Member States to do so is to be assessed on a case by case basis, and to be ultimately decided by the European Court of Justice.</p>	<p>dazu ermächtigt, ausnahmsweise zusätzliche spezifische nationale Rechtsvorschriften zugelassen werden können, ist von Fall zu Fall zu beurteilen und letztlich vom Europäischen Gerichtshof zu entscheiden.</p>
<p>Article 5(4) of AFIR regulates the price setting by operators of publicly accessible recharging points. As regards operators of recharging points of less than 50 kW, it requires that information on all price components must be clearly and easily available. It also explicitly provides in which order certain price components must be communicated to end users.</p>	<p>Artikel 5 Absatz 4 der AFIR regelt die Preisgestaltung der Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladestellen. Für Betreiber von Ladestellen mit einer Leistung von weniger als 50 kW schreibt er vor, dass Informationen über alle Preisbestandteile klar und leicht zugänglich sein müssen. Sie legt auch ausdrücklich fest, in welcher Reihenfolge bestimmte Preisbestandteile den Endverbrauchern mitgeteilt werden müssen.</p>
<p>Question 5.17: The first sentence of the first subparagraph of Article 5(4) provides that “at publicly accessible recharging points with a power output equal to or more than 50 kW, the ad hoc price charged by the operator shall be based on the price per kWh for the electricity delivered”. Is the obligation to charge a “price per kWh for the electricity delivered” only applicable to transactions with end users (B2C) or for all transactions (incl. CPO to MSPs)?</p>	<p>Frage 5.17: Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 Satz 1 sieht vor, dass "an öffentlich zugänglichen Ladepunkten mit einer Leistung von 50 kW oder mehr der vom Betreiber in Rechnung gestellte Ad-hoc-Preis auf dem Preis pro kWh für den gelieferten Strom beruht". Gilt die Verpflichtung, einen "Preis pro kWh für den gelieferten Strom" zu berechnen, nur für Transaktionen mit Endverbrauchern (B2C) oder für alle Transaktionen (einschließlich CPO an MSPs)?</p>
<p>Article 5(4) clearly specifies that “the ad hoc price charged by the operator shall be based on the price per kWh for the electricity delivered”. The ad hoc price is the price charged by operators of recharging stations to end users to allow them to recharge on an ad hoc basis. The obligation in the first sentence of the first subparagraph of Article 5(4), to base the ad hoc price on the price per kWh for the electricity delivered, is therefore only applicable to transactions concerning ad hoc recharging.</p>	<p>In Artikel 5 Absatz 4 ist eindeutig festgelegt, dass "der vom Betreiber in Rechnung gestellte Ad-hoc-Preis auf dem Preis pro kWh für den gelieferten Strom beruht". Der Ad-hoc-Preis ist der Preis, den die Betreiber von Ladestationen den Endnutzern in Rechnung stellen, um ihnen das Aufladen auf Ad-hoc-Basis zu ermöglichen. Die in Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 Satz 1 enthaltene Verpflichtung, den Ad-hoc-Preis auf den Preis pro kWh für den gelieferten Strom zu stützen, gilt daher nur für Transaktionen im Zusammenhang mit Ad-hoc-Aufladungen.</p>
<p>Question 5.18: The second sentence of the first subparagraph of Article 5(4) provides that the operators of publicly accessible recharging points with a power output equal to or more than 50 kW</p>	<p>Frage 5.18: Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 1 Satz 2 sieht vor, dass die Betreiber von öffentlich zugänglichen Ladepunkten mit einer Leistung von 50 kW oder mehr "eine Nutzungsgebühr in Form eines</p>

<p>“can charge an occupancy fee as a price per minute to discourage long occupancy of the recharging point”. Can such an occupancy fee be applied from the start of the recharging session, or only after a certain period of time, to avoid unnecessarily long occupation of the EV-enabled (...)</p>	<p>Minutenpreises erheben können, um eine lange Belegung des Ladepunktes zu verhindern". Kann eine solche Gebühr ab Beginn des Ladevorgangs oder erst nach einer bestimmten Zeit erhoben werden, um eine unnötig lange Belegung der Ladestation zu vermeiden (...)</p>
<p>(...) parking lot (i.e. a parking lot equipped with a recharging point, EVPL)?</p>	<p>(...) Parkplatz (d.h. ein Parkplatz mit einer Aufladestation, EVPL)?</p>
<p>Article 5(4) does not specify from what moment onwards an occupancy fee can be applied by the operator of a publicly accessible recharging point with a power output equal to or more than 50 kW. By contrast, Article 5(4) does specify the objective of the occupancy fee that may be applied, i.e. to discourage long occupancy of the recharging point. Any fee applied pursuant to that article must be proportionate and suitable to achieve that objective.</p>	<p>In Artikel 5 Absatz 4 ist nicht festgelegt, ab wann der Betreiber einer öffentlich zugänglichen Stromtankstelle mit einer Leistung von 50 kW oder mehr eine Belegungsgebühr erheben kann. Im Gegensatz dazu wird in Artikel 5 Absatz 4 das Ziel der Belegungsgebühr festgelegt, die erhoben werden kann, d. h. eine lange Belegung der Ladestation zu verhindern. Jede gemäß diesem Artikel erhobene Gebühr muss verhältnismäßig und geeignet sein, dieses Ziel zu erreichen.</p>
<p>That assessment must be carried out on a case by case basis. However, an occupancy fee that is applied from the start of a recharging session prima facie does not appear to be proportional to the objective of discouraging long occupancy of the recharging point as it would apply also to situations where the recharging point is used only for the time necessary to recharge the vehicle.</p>	<p>Diese Bewertung muss von Fall zu Fall vorgenommen werden. Eine Nutzungsgebühr, die ab dem Beginn eines Ladevorgangs erhoben wird, erscheint jedoch prima facie nicht verhältnismäßig im Hinblick auf das Ziel, von einer langen Nutzung der Ladestation abzuschrecken, da sie auch für Situationen gelten würde, in denen die Ladestation nur für die zum Aufladen des Fahrzeugs erforderliche Zeit genutzt wird.</p>
<p>Question 5.19: Is there a difference between the obligation in the second subparagraph of Article 5(4) to “show the ad hoc price” at publicly accessible recharging points with a power output equal to or more than 50 kW, and the obligation in the third subparagraph of Article 5(4) to “make the information on the ad hoc price clearly and easily available” at publicly accessible recharging points with a power output of less than 50 kW? The wording reads very similar.</p>	<p>Frage 5.19: Gibt es einen Unterschied zwischen der Verpflichtung in Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 2, an öffentlich zugänglichen Ladestationen mit einer Leistung von 50 kW oder mehr "den Ad-hoc-Preis anzugeben", und der Verpflichtung in Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3, an öffentlich zugänglichen Ladestationen mit einer Leistung von weniger als 50 kW "die Informationen über den Ad-hoc-Preis klar und leicht zugänglich zu machen"? Der Wortlaut liest sich sehr ähnlich.</p>

<p>Since the co-legislators used two different terms in these sentences, it implies that they have a different meaning.</p>	<p>Da die Mitgesetzgeber in diesen Sätzen zwei unterschiedliche Begriffe verwendet haben, ist davon auszugehen, dass sie eine unterschiedliche Bedeutung haben.</p>
<p>The term “show” indicates that the price has to be visibly present at the recharging station (e.g. on a screen or on a sticker). A mere reference at the recharging station that the price is available digitally is not sufficient in this case.</p>	<p>Der Begriff "anzeigen" bedeutet, dass der Preis an der Ladestation sichtbar sein muss (z. B. auf einem Bildschirm oder auf einem Aufkleber). Ein bloßer Hinweis an der Ladestation, dass der Preis digital verfügbar ist, reicht in diesem Fall nicht aus.</p>
<p>The expression “making the information available” is used elsewhere in the Regulation: in particular in Article 5(5) and 7(4), which both refer to the obligation to make information available “through freely available, widely supported electronic means”.</p>	<p>Der Ausdruck "Bereitstellung der Informationen" wird an anderer Stelle in der Verordnung verwendet, insbesondere in Artikel 5 Absatz 5 und Artikel 7 Absatz 4, die sich beide auf die Verpflichtung beziehen, Informationen "durch frei zugängliche, weithin unterstützte elektronische Mittel" bereitzustellen.</p>
<p>Therefore, when the terminology “make available” is used, it means that the information on prices may be made available through electronic means. In that case, “making the information available at the recharging stations” could consist in a link to the electronic means (e.g. a QR code leading to a website, or the URL code of the website with the pricing information) that should be clearly and easily available to consumers at the recharging station so that they can consult the price information before initiating their recharging session.</p>	<p>Wenn der Begriff "zur Verfügung stellen" verwendet wird, bedeutet dies, dass die Preisinformationen auf elektronischem Wege zur Verfügung gestellt werden können. In diesem Fall könnte die "Bereitstellung der Informationen an den Ladestationen" in einem Link zu den elektronischen Mitteln bestehen (z. B. einem QR-Code, der zu einer Website führt, oder dem URL-Code der Website mit den Preisinformationen), der für die Verbraucher an der Ladestation deutlich und leicht zugänglich sein sollte, damit sie die Preisinformationen abrufen können, bevor sie ihren Ladevorgang starten.</p>
<p>Question 5.20: The fourth subparagraph of Article 5(4) states that: “The first and second subparagraphs shall apply to all recharging points deployed from 13 April 2024”. What does this mean, and what is in particular the impact for the obligations in the third subparagraph of Article 5(4)?</p>	<p>Frage 5.20: In Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 4 heißt es: "Die Unterabsätze 1 und 2 gelten für alle ab dem 13. April 2024 errichteten Ladestationen". Was bedeutet dies, und welche Auswirkungen hat dies insbesondere auf die Verpflichtungen in Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3?</p>
<p>The first and second subparagraphs of Article 5(4) set out obligations that likely have an impact on the design of recharging stations, so the</p>	<p>Die Unterabsätze 1 und 2 von Artikel 5 Absatz 4 enthalten Verpflichtungen, die sich auf die Gestaltung von Ladestationen</p>

<p>co-legislators decided that it was sensible to allow the market to adapt to these new requirements. They therefore agreed to require that these new rules should only apply to publicly accessible recharging points with a power output equal to or more than 50 kW deployed from 13 April 2024.</p>	<p>auswirken dürften. Daher hielten es die Mitgesetzgeber für sinnvoll, dem Markt die Möglichkeit zu geben, sich an diese neuen Anforderungen anzupassen. Sie einigten sich daher darauf, dass diese neuen Vorschriften nur für öffentlich zugängliche Ladestationen mit einer Leistung von 50 kW oder mehr gelten sollen, die ab dem 13. April 2024 in Betrieb genommen werden.</p>
<p>The obligations in the third subparagraph of Article 5(4) apply from the date of application of the Regulation (13 April 2024) to all publicly accessible recharging points with a power output of less than 50 kW.</p>	<p>Die Verpflichtungen nach Artikel 5 Absatz 4 Unterabsatz 3 gelten ab dem Zeitpunkt der Anwendung der Verordnung (13. April 2024) für alle öffentlich zugänglichen Ladestationen mit einer Leistung von weniger als 50 kW</p>
<p>Question 5.21: Is it allowed to set a (limited) fixed transaction fee (x EUR/payment transaction) on top and independent of the total fee for the recharging service (based on x EUR/kWh), this to cover transaction costs for working with payment solution providers? Both the transaction fee and EUR/kWh price would be made transparent upfront.</p>	<p>Frage 5.21: Ist es zulässig, eine (begrenzte) feste Transaktionsgebühr (x EUR/Zahlungstransaktion) zusätzlich und unabhängig von der Gesamtgebühr für den Aufladedienst (auf der Grundlage von x EUR/kWh) zu erheben, um die Transaktionskosten für die Zusammenarbeit mit Anbietern von Zahlungslösungen zu decken? Sowohl die Transaktionsgebühr als auch der EUR/kWh-Preis würden im Voraus transparent gemacht werden.</p>
<p>AFIR does not address transaction fees. However, for recharging points with a power output of more than 50 kW the regulation clearly stipulates that prices must be based on kWh and that only an occupancy fee can be charged in addition. This excludes the possibility to charge transaction fees at those recharging points.</p>	<p>Die AFIR geht nicht auf Transaktionsgebühren ein. Für Ladestationen mit einer Leistung von mehr als 50 kW legt die Verordnung jedoch eindeutig fest, dass die Preise auf der Grundlage von kWh berechnet werden müssen und dass nur eine Belegungsgebühr zusätzlich erhoben werden kann. Dies schließt die Möglichkeit aus, an diesen Ladestellen Transaktionsgebühren zu erheben.</p>
<p>Question 5.22: How other services offered by truck CPOs, e.g. reservation fee to book a charging bay for a certain time period, will have to be treated. Such services are not directly linked to the electricity delivered, and since the article specifically mentions that the ad-hoc price shall be based “for the electricity delivered” we</p>	<p>Frage 5.22: Wie sind andere von CPOs angebotene Dienstleistungen zu behandeln, z. B. die Reservierungsgebühr für die Buchung eines Ladeplatzes für einen bestimmten Zeitraum? Solche Dienstleistungen stehen nicht in direktem Zusammenhang mit der gelieferten Elektrizität, und da in dem Artikel ausdrücklich erwähnt wird, dass der Ad-hoc-Preis "für die gelieferte Elektrizität" gelten soll, gehen wir</p>

assume that these kinds of services do not have to be included in the 'kWh' price.	davon aus, dass diese Art von Dienstleistungen nicht in den "kWh"-Preis einbezogen werden müssen.
AFIR does not specifically regulates reservation services, which therefore in principle fall outside the scope of application of the regulation.	Die AFIR regelt nicht speziell die Reservierungsdienste, die daher grundsätzlich nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung fallen.
Question 5.23: When the driver charges on an ad hoc basis and wants to receive an invoice, would they need to download the Application and access the invoicing service with this tool?	Frage 5.23: Wenn der Fahrer auf Ad-hoc-Basis abrechnet und eine Rechnung erhalten möchte, muss er dann die Anwendung herunterladen und mit diesem Tool auf den Rechnungsstellungsdienst zugreifen?
AFIR does not specifically regulates the issuing of invoices, which therefore in principle falls outside the scope of application of the regulation.	Die AFIR regelt nicht speziell die Ausstellung von Rechnungen, die daher grundsätzlich nicht in den Anwendungsbereich der Verordnung fällt.
Article 5(5)	Artikel 5 Absatz 5
Question 5.24: What is the meaning of the last sentence of Article 5.5: "Mobility service providers shall not apply any extra charges for cross-border e-roaming." Does this mean that no additional fee can be charged to consumers for the mere fact that they are recharging in a foreign country? Or does it mean that, in principle, mobility service providers must apply the same prices to consumers for recharging in different EU Member States?	Frage 5.24: Was bedeutet der letzte Satz von Artikel 5.5: "Die Mobilitätsdienstleister dürfen für das grenzüberschreitende E-Roaming keine zusätzlichen Gebühren erheben." Bedeutet dies, dass den Verbrauchern keine zusätzlichen Gebühren für die bloße Tatsache berechnet werden dürfen, dass sie in einem anderen Land aufladen? Oder bedeutet dies, dass die Anbieter von Mobilitätsdiensten den Verbrauchern grundsätzlich die gleichen Preise für das Aufladen in verschiedenen EU-Mitgliedstaaten in Rechnung stellen müssen?
Art.5(5) states that mobility services providers (MSPs) shall make available to end users, prior to the start of an intended recharging session, all relevant price components, including applicable e-roaming fees if they are charged by the MSP. In that context, the last sentence means that the end user is subject to the same roaming fees – if those fees are charged by the MSP - no matter in which Member State he charges.	In Artikel 5 Absatz 5 heißt es, dass die Anbieter von Mobilitätsdiensten (MSP) den Endnutzern vor Beginn eines geplanten Ladevorgangs alle relevanten Preisbestandteile, einschließlich der geltenden E-Roaming-Entgelte, zur Verfügung stellen müssen, wenn sie vom MSP erhoben werden. In diesem Zusammenhang bedeutet der letzte Satz, dass der Endnutzer denselben Roamingentgelten unterliegt - sofern diese vom

	MSP erhoben werden -, unabhängig davon, in welchem Mitgliedstaat er auflädt.
Question 5.25: Article 5(5) does not specify a date of application of these obligations. Does this mean they are immediately applicable?	Frage 5.25: In Artikel 5 Absatz 5 wird kein Datum für die Anwendung dieser Verpflichtungen genannt. Bedeutet dies, dass sie sofort anwendbar sind?
No, except if explicitly provided otherwise, all obligations in AFIR apply from the date of application of AFIR specified in Article 26, being 13 April 2024.	Nein, sofern nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, gelten alle Verpflichtungen im AFIR ab dem in Artikel 26 genannten Datum der Anwendung des AFIR, d. h. dem 13. April 2024.
Question 5.26: Article 5(5) obliges mobility service providers to make available to end users all price information prior to the start of a recharging session. However, unlike Article 5(4), Article 5(5) does not regulate in any way the price components that mobility service providers can apply. In this context, would it still be possible for Member States to adopt more stringent price requirements, e.g. to limit mobility service providers in their freedom to apply certain price components (...)	Frage 5.26: Artikel 5 Absatz 5 verpflichtet die Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen, den Endnutzern alle Preisinformationen vor Beginn eines Ladevorgangs zur Verfügung zu stellen. Im Gegensatz zu Artikel 5 Absatz 4 regelt Artikel 5 Absatz 5 jedoch in keiner Weise die Preiskomponenten, die Mobilitätsdienstleister anwenden können. Wäre es in diesem Zusammenhang möglich, dass die Mitgliedstaaten strengere Preisvorschriften erlassen, um z. B. die Freiheit der Mobilitätsdienstleister, bestimmte Preisbestandteile zu verwenden, zu beschränken (...)
(...) and mandate that prices must for example be charged in kWh?	(...) und vorschreiben, dass die Preise zum Beispiel in kWh berechnet werden müssen?
Article 5(5) of AFIR regulates the price setting of mobility service providers (MSPs). This article allows mobility service providers to apply different price components (see also Art 5(4) of possible price components), including e-roaming costs and other fees or charges applied by the mobility service provider.	Artikel 5 Absatz 5 der AFIR regelt die Preisgestaltung von Mobilitätsdienstleistern (MSP). Dieser Artikel erlaubt es den Mobilitätsdienstleistern, verschiedene Preiskomponenten zu verwenden (siehe auch Artikel 5 Absatz 4 über mögliche Preiskomponenten), darunter E-Roaming-Kosten und andere vom Mobilitätsdienstleister erhobene Gebühren oder Entgelte.
The extent to which additional specific national legislation – for example by setting more stringent price requirements - may exceptionally be allowed in the absence of a specific provision	Inwieweit in Ermangelung einer spezifischen Bestimmung, die die Mitgliedstaaten dazu ermächtigt, ausnahmsweise zusätzliche spezifische nationale Rechtsvorschriften - z. B. zur Festlegung

<p>empowering the Member States to do so is to be assessed on a case by case basis, and to be ultimately decided by the European Court of Justice.</p>	<p>strengerer Preisanforderungen - zulässig sind, ist von Fall zu Fall zu beurteilen und letztlich vom Europäischen Gerichtshof zu entscheiden.</p>
<p>Question 5.27: The second sentence of Article 5(5) provides that ‘mobility service providers shall make available to end users, prior to the start of an intended recharging session, all price information specific to that recharging session, through freely available, widely supported electronic means, clearly distinguishing all price components, including applicable e-roaming costs and other fees or charges applied by the mobility service provider.’ What is the meaning of price components (...)</p>	<p>Frage 5.27: In Artikel 5 Absatz 5 Satz 2 heißt es: "Die Anbieter von Mobilitätsdiensten stellen den Endnutzern vor Beginn eines beabsichtigten Ladevorgangs alle für diesen Ladevorgang spezifischen Preisinformationen über frei zugängliche, weithin unterstützte elektronische Mittel zur Verfügung, wobei alle Preisbestandteile, einschließlich der anfallenden E-Roaming-Kosten und anderer vom Anbieter von Mobilitätsdiensten erhobener Gebühren oder Entgelte, klar ausgewiesen werden." Was ist unter Preisbestandteilen zu verstehen (...)</p>
<p>(...) in this paragraph; does this refer to the same type of price components listed in Article 5(4) or does this also encompass other price elements such as CPO prices, personnel costs, taxes, profit margins, etc.?</p>	<p>(...) in diesem Absatz; bezieht sich dies auf dieselbe Art von Preisbestandteilen, die in Artikel 5 Absatz 4 aufgeführt sind, oder umfasst dies auch andere Preiselemente wie CPO-Preise, Personalkosten, Steuern, Gewinnspannen usw.?</p>
<p>The objective of Article 5(5) is to ensure that end users can easily compare the ad hoc price with the price that is being charged by the mobility service provider (MSP) before starting the session.</p>	<p>Mit Artikel 5 Absatz 5 soll sichergestellt werden, dass die Endnutzer den Ad-hoc-Preis leicht mit dem vom Mobilitätsdienstleister (MSP) berechneten Preis vergleichen können, bevor sie die Sitzung beginnen.</p>
<p>Therefore, in accordance with Article 5(5), the MSP must at least provide the following information:</p>	<p>Daher muss der MRO gemäß Artikel 5 Absatz 5 zumindest die folgenden Informationen enthalten:</p>
<ul style="list-style-type: none"> • The price for the recharging service charged to the end user clearly listing all the different applicable price components charged. 	<ul style="list-style-type: none"> • Der dem Endnutzer in Rechnung gestellte Preis für den Aufladedienst, in dem alle anwendbaren Preisbestandteile klar aufgeführt sind.
<ul style="list-style-type: none"> • If applicable, the MSP also has to communicate additional applicable e-roaming costs as well as any other additional fees or charges it applies. 	<ul style="list-style-type: none"> • Gegebenenfalls muss der MSP auch die zusätzlichen E-Roaming-Kosten sowie alle anderen von ihm erhobenen zusätzlichen Gebühren oder Entgelte mitteilen.

<p>Question 5.28: Article 5(5) requires that mobility service providers shall make available to end users all applicable price information, prior to the start of the recharging session, and specific to their intended recharging session, through freely available, widely supported electronic means. What kind of electronic means are intended here: would mobile phone applications or publicly available websites be considered sufficient?</p>	<p>Frage 5.28: Artikel 5 Absatz 5 schreibt vor, dass die Anbieter von Mobilitätsdiensten den Endnutzern vor Beginn des Aufladevorgangs alle anwendbaren Preisinformationen speziell für den beabsichtigten Aufladevorgang über frei zugängliche, breit unterstützte elektronische Mittel zur Verfügung stellen. Welche Art von elektronischen Mitteln ist hier gemeint: Würden Mobiltelefonanwendungen oder öffentlich zugängliche Websites als ausreichend angesehen werden?</p>
<p>Mobile phone applications and publicly accessible websites that are freely available and can thus be downloaded and installed without cost, could be sufficient.</p>	<p>Mobiltelefonanwendungen und öffentlich zugängliche Websites, die frei verfügbar sind und somit kostenlos heruntergeladen und installiert werden können, könnten ausreichen.</p>
<p>Question 5.29: Does the regulation require operators and mobility service providers to reveal internal cost structures and expenditures (e.g. procurement prices).</p>	<p>Frage 5.29: Verlangt die Verordnung von den Betreibern und Mobilitätsdienstleistern die Offenlegung der internen Kostenstrukturen und Ausgaben (z.B. Beschaffungspreise).</p>
<p>AFIR requires operators of a recharging point and the mobility service providers to ensure full price transparency on all the price components the end user is charged. This does not include any information on internal cost structures or purchase costs.</p>	<p>Die AFIR verlangt von den Betreibern einer Ladestation und den Mobilitätsdienstleistern volle Preistransparenz über alle Preisbestandteile, die dem Endnutzer berechnet werden. Dies beinhaltet keine Informationen über interne Kostenstrukturen oder Einkaufskosten.</p>
<p>Article 5(6)</p>	<p>Artikel 5 Absatz 6</p>
<p>Question 5.30: Article 5(6) provides that “Member States shall ensure that their authorities regularly monitor the recharging infrastructure market, and in particular, that they monitor the compliance of operators of recharging points and mobility service providers with paragraphs 3 and 5. Member States shall also seek to ensure that their authorities regularly monitor possibly unfair commercial practices affecting consumers.” How “regularly” must such monitoring take place? (...)</p>	<p>Frage 5.30: In Artikel 5 Absatz 6 heißt es: "Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass ihre Behörden den Markt für Ladeinfrastrukturen regelmäßig überwachen und insbesondere kontrollieren, ob die Betreiber von Ladestationen und die Anbieter von Mobilitätsdienstleistungen die Bestimmungen der Absätze 3 und 5 einhalten. Die Mitgliedstaaten bemühen sich ferner sicherzustellen, dass ihre Behörden regelmäßig mögliche unlautere Geschäftspraktiken überwachen, die sich auf die Verbraucher</p>

	auswirken. Wie "regelmäßig" muss eine solche Überwachung stattfinden? (...)
(...) How will the Commission in turn monitor the compliance by Member States of these monitoring obligations?	(...) Wie wird die Kommission ihrerseits die Einhaltung dieser Überwachungspflichten durch die Mitgliedstaaten überwachen?
AFIR does not specify specific timeframes or formats for the monitoring. The Commission may assess, on a case by case basis, whether Member States comply with this obligation. It can for example do so on the basis of a complaint.	AFIR legt keine spezifischen Zeiträume oder Formate für die Überwachung fest. Die Kommission kann von Fall zu Fall beurteilen, ob die Mitgliedstaaten dieser Verpflichtung nachkommen. Sie kann dies zum Beispiel auf der Grundlage einer Beschwerde tun.
Article 5(8)	Artikel 5 Absatz 8
Question 5.31: What should be understood as 'renovated' in Article 5(8)? Are only complete replacements considered as a renovated charge point? If we only replace one or several parts of a charging point, is that renovation or just minor work?	Frage 5.31: Was ist unter dem Begriff "renoviert" in Artikel 5 Absatz 8 zu verstehen? Gilt nur ein vollständiger Austausch als renovierte Ladestation? Wenn wir nur ein oder mehrere Teile eines Ladepunkts ersetzen, ist das eine Renovierung oder nur eine kleine Arbeit?
AFIR does not clearly define what has to be understood by 'renovated'. Therefore, such an assessment must be carried out on a case by case basis. Depending on the exact situation, maintenance work requiring the replacement of certain parts may fall outside the scope of application of that provision.	In der AFIR ist nicht klar definiert, was unter "renoviert" zu verstehen ist. Daher muss eine solche Bewertung von Fall zu Fall vorgenommen werden. Je nach der genauen Situation können Instandhaltungsarbeiten, die den Austausch bestimmter Teile erfordern, nicht in den Anwendungsbereich dieser Bestimmung fallen.
Article 5(9)	Artikel 5 Absatz 9
Question 5.32: Article 5(9) does not specify a date of application of these obligations. Does this mean they are immediately applicable?	Frage 5.32: In Artikel 5 Absatz 9 wird kein Datum für die Anwendung dieser Verpflichtungen genannt. Bedeutet dies, dass sie sofort anwendbar sind?
Except if explicitly provided otherwise, all obligations in AFIR apply from the date of application specified in Article 26, being 13 April 2024.	Sofern nicht ausdrücklich etwas anderes vorgesehen ist, gelten alle Verpflichtungen des AFIR ab dem in Artikel 26 genannten Anwendungszeitpunkt, d. h. dem 13. April 2024.
Question 5.33: Do the signposting obligations of Article 5(9) apply to all recharging infrastructure within parking and rest areas along the TEN-T road network, or only to those deployed after this AFIR obligation become applicable?	Frage 5.33: Gilt die Beschilderungspflicht nach Artikel 5 Absatz 9 für alle Ladeinfrastrukturen auf Park- und Rastplätzen entlang des TEN-V-Strasennetzes oder nur für solche, die nach Inkrafttreten dieser AFIR-Verpflichtung errichtet wurden?

The signposting obligations apply to all recharging infrastructure within parking and rest areas along the TEN-T road network, also to those pre-existing the date of application of AFIR.

Die Beschilderungspflicht gilt für alle Ladeinfrastrukturen auf Park- und Rastplätzen entlang des TEN-V-Strasennetzes, auch für solche, die zum Zeitpunkt der Anwendung des AFIR bereits vorhanden waren.