

Bidirektionales Laden

Jetzt die letzten Hürden nehmen!

Die VKU-Position in aller Kürze:

- Bidirektionales Laden ist ein weiterer Baustein für mehr Akzeptanz für die Elektromobilität und die Energiewende.
- Die wesentlichen regulatorischen Hürden sind abgebaut, einige ausstehende Klarstellungen und Erleichterungen können bidirektionales Laden für die Nutzer attraktiver machen.
- Noch offen sind die Erarbeitung und Einführung einiger technischer Normen und Standards, Festlegungsverfahren der Bundesnetzagentur sowie einheitlicher Prozesse und Daten für die Marktkommunikation.

Für den VKU ist das bidirektionale Laden ein weiterer Baustein, um die Akzeptanz für die Elektromobilität und die Energiewende zu fördern. Unsere Mitglieder sehen darin auch eine interessante Möglichkeit für die Entwicklung neuer Geschäftsmodelle und Kundenbindungsinstrumente.

Klarstellungsbedarf

Aus energiewirtschaftlicher Perspektive sehen wir vor allem **Klarstellungsbedarf**, da die wesentlichen regulatorischen Hürden in diesem Bereich unserer Meinung nach bereits abgebaut sind. Dazu gehört insbesondere die Gleichstellung mobiler mit den ortsfesten Speichern hinsichtlich der Doppelbelastung mit Abgaben und Umlagen.

- Die abschließende gesetzliche **Definition der Bidirektionalität** ist derzeit nicht gegeben. In § 3 Nr. 36 EnWG ist eine

Energiespeicheranlage beschrieben. In § 21 Abs. 3 EnFG wird die Gleichstellung von „Ladepunkten für Elektromobile“ zu den Speichern „ausschließlich“ für die Erhebung von Umlagen im Sinne des § 21 Abs. 1 EnFG festgelegt. Dabei ist bereits der netzwirtschaftliche Weg beschrieben, wie die Energiemengen für Bezug und Einspeisung einer Batterie für E-Fahrzeuge behandelt werden, indem man die Batterie auf dem Ladepunkt projiziert und der Ladepunkt als Speicher gilt. Das Wort „ausschließlich“ sollte gestrichen werden, weil ansonsten dadurch für diese Auslegung eine Einschränkung nur auf Umlagen-Abrechnung verstanden werden kann. Weitere Regelungen, die eine aktive Marktteilnahme samt bidirektionaler Nutzung von Stromspeichern und Ladepunkten für E-Fahrzeuge in Kombination mit EE-Anlagen klären, sind mit dem Stromspitzengesetz bereits in Kraft. Die BNetzA hat in diesem Kontext mit der Konsultation „Marktintegration von Stromspeichern und Ladepunkten“ (MiSpeL) die ersten Schritte für die regulatorische Umsetzung unternommen.

- Die Ladeeinrichtung übernimmt aktuell für die Bezugsseite die Rolle der Batterie aus dem E-Fahrzeug und ist gesetzlich einer Verbrauchseinrichtung gleichgestellt. Genauso muss auch klaggestellt werden, dass wenn aus der Batterie ausgespeist wird (in eine Anschlussnutzeranlage oder ins Netz), nicht die Batterie im Sinne des § 3 Nr. 36 EnWG als Energiespeicheranlage gilt, sondern die Ladeeinrichtung, über die diese Einspeisung ins Netz bei Vehicle-to-grid (V2G; oder auch in die Anschlussnutzeranlage bei Vehicle-to-home (V2H)) erfolgt. Die bereits im EnFG erfolgte Gleichstellung der Ladepunkte zu den Speichern muss also über alle relevanten Gesetze unmissverständlich festgelegt werden. **Eine bidirektionale Ladeeinrichtung wäre also wie eine Speicheranlage unter allen netzwirtschaftlichen und aus der**

Marktkommunikation relevanten Regeln gesetzlich zu verankern.

Handlungsbedarf

Handlungsbedarf besteht aus unserer Sicht hauptsächlich in Bereichen, für die **Normungs- und Standardisierungsinstitutionen**, die **Industrie** (Automobilhersteller, Elektroindustrie) sowie die **Bundesnetzagentur** zuständig sind. Es sind Normen, Prozesse und Festlegungen nötig, damit das heute technisch bereits verfügbare, aber durchgängig von proprietären Systemen geprägte bidirektionale Laden zu einem **herstellerübergreifenden und interoperablen Ökosystem** zusammenwachsen kann:

- **Die Normungs- und Standardisierungsinstitutionen und die Industrie** sind in laufenden Verfahren damit beschäftigt, technische Normen und Prozesse zu beschreiben und werden diese in den kommenden Jahren veröffentlichen. Eine übersichtliche Beschreibung der teils noch offenen Verfahren zu einzelnen Normungsaktivitäten findet sich im [Positionspapier „Bidirektionales Laden diskriminierungsfrei ermöglichen“](#) des Beirats der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur im Kapitel 4. **Eine Umsetzung des bidirektionalen Ladens aus netzwirtschaftlicher Sicht ist unseres Erachtens kurzfristig möglich, sobald die notwendige Marktverfügbarkeit von bidirektionalen Ladeeinrichtungen gegeben ist.** Dafür warten Hersteller aber auf die Standards für die notwendige Interoperabilität. Ein wichtiger Meilenstein ist bereits erreicht, denn die Europäische Kommission hat mit dem Automotive Package die Befugnis erhalten, im Rahmen der Anpassung der Typgenehmigungsvorschriften einen delegierten Rechtsakt zur verpflichtenden Anwendung von ISO 15118-20 für OEMs zu erlassen. ISO 15118-20 wird ab Januar 2027 für Ladeinfrastruktur verpflichtend und sichert durch die Standardisierung auch die für den Hochlauf notwendige Interoperabilität für bidirektionales Laden.
- Die **Bundesnetzagentur** hat zwei Festlegungsverfahren initiiert, die Auswirkungen auf die messtechnische Umsetzung (MiSpeL) und die Wirtschaftlichkeit der verschiedenen Anwendungsfälle des bidirektionalen Ladens (AgNeS) haben werden. **Insbesondere die messtechnische Umsetzung bedarf einer aufwandsarmen und vor Ort realistisch implementierbaren Ausgestaltung. Zudem sollte die Festlegung zusammen mit dem für 2028/2029 avisierten MaBiS-Hub in Kraft treten und prozessual dort integriert werden, um Doppelinvestitionen für ein teures Provisorium zu vermeiden.** Der VKU hatte zum ersten Entwurf der Festlegung eine entsprechende [Stellungnahme](#) abgegeben. Sobald die MiSpeL-Festlegung in Kraft ist, wird es auch möglich, die **Herkunft des Stroms** durch eindeutige und eichrechtskonform

messbare Zurückverfolgung dem ursprünglichen Ladevorgang zuzuordnen (z. B. Ladung aus eigener PV-Anlage oder aus grün-zertifiziertem Strom an einer bestimmten Marktlotation). **Klärungsbedarf durch die BNetzA sehen wir in diesem Zusammenhang auch bzgl. der Marktkommunikation.** Sie folgt dem gesetzlichen Fortschritt – auch beim bidirektionalen Laden – bislang nur verzögert und führt so dazu, dass Teile des Gesetzesrahmens nicht voll zur Wirkung kommen. Als unangenehmen Effekt sehen wir deshalb in vielen Fällen die Umsetzung gesetzlicher Vorgaben in Form von individuellen Manufakturösungen.

- Auch zum **Masterplan Ladeinfrastruktur 2030** der Bundesregierung haben wir eine [Stellungnahme](#) abgegeben. In dieser haben wir insbesondere darauf hingewiesen, dass eventuelle Fördergelder im Rahmen einer „Innovationskomponente“ (Maßnahme 28 des Masterplans) im Sinne der Fördereffizienz nicht für Investitionen in proprietäre Systeme gewährt werden sollten.

Zu den **steuerrechtlichen Fragestellungen** gehört aus unserer Sicht im ersten Schritt zweierlei:

- Die aktuelle Gesetzgebung zur Stromsteuer führt im Anwendungsfall V2G zur mehrfachen Entstehung der Stromsteuer, ein sinnvoller Ausweg aus dieser Situation ist wegen der Steuerrechtssystematik derzeit nicht zu definieren. Vielleicht führen die Abgrenzungsmöglichkeiten der zukünftigen MiSpeL-Festlegung zu einer Möglichkeit, **diese Mehrfachentstehung der Stromsteuer durch eine Änderung des Stromsteuergesetzes zu beseitigen.** Das wäre mit dem Bundesministerium der Finanzen zu erörtern.
- Zudem ist zu prüfen, ob die Verpflichtung zur **Anmeldung eines Gewerbes** für den Anwendungsfall V2G und in dem Zusammenhang die Verpflichtung zur Abgabe einer Gewerbesteuererklärung besteht. Sollte dem so sein, könnte eine Ausnahme im Steuerrecht die Attraktivität dieses perspektivischen Anwendungsfalls sicher erhöhen.

Abschließend möchten wir darauf aufmerksam machen, dass ein **Verzicht auf nationale Sonderwege sinnvoll** ist. Vielmehr sollte eine enge europaweite Zusammenarbeit zur Datenbereitstellung zwischen den relevanten Akteuren wie Stromlieferanten, Netzbetreibern, Ladeinfrastrukturbetreibern, Fahrzeugherstellern (europäische wie importierende) und die konsequente Anwendung bestehender Standards und Protokolle dazu beitragen, das bidirektionale Laden praktikabel zu machen und die dafür notwendige Interoperabilität zu beschleunigen.