

ElektroMobilitätsClub Österreich e. V. | Im Grenzwinkel 1 | 4060 Leonding

Energie-Control Austria für die Regulierung der
Elektrizitäts-, Gas- und Wasserstoffwirtschaft
Rudolfsplatz 13a
1010 Wien

Datum
13.07.2026

Stellungnahme des ElektroMobilitätsClubs Österreich zur Begutachtung zur Systemnutzungsentgelte-Grundsatzverordnung gem. § 135 Abs. 1 EIWG

(Begutachtet durch unsere Mitglieder Christian Koza und Christian Peter)

Sehr geehrte Damen und Herren,

der ElektroMobilitätsClub hat den SNE-G-V Begutachtungsentwurf insbesondere in Bezug auf Anreize für die aktive Nutzung der verteilten Flexibilitäten von intelligentem und bidirektionalem Laden von E-Fahrzeugen analysiert.

Wie bereits in unserer Stellungnahme im Rahmen der Marktkonsultation¹ festgestellt, bieten bidirektional steuerbare E-Fahrzeuge erhebliches Flexibilitätspotential (bei 1 Mio. E-PKW ca. 1 GW aggregierte Regelleistung bzw. 1,4 GWh aggregierte Speicherkapazität). Die Realisierung dieses Potentials setzt allerdings entsprechende regulatorische Rahmenbedingungen und tarifliche Anreize voraus.

Der Begutachtungsentwurf wurde gegenüber der Marktkonsultation in vielen Bereichen wesentlich verbessert. Wir begrüßen beispielsweise ausdrücklich die Anhebung des Referenzwerts für die netzwirksame Leistung eines Netzanschlusspunkts auf Netzebene 7 von ursprünglich 8 auf nunmehr 10 kW und die Schaffung des Winter-Nieder-Arbeitspreises (WiNAP) in Ergänzung zum Sommer-Nieder-Arbeitspreis (SNAP). Auch die Bestimmungen für die gemeinsame Energienutzung im Nahebereich gefallen uns gut.

1

<https://www.emcaustria.at/blog/allgemein/stellungnahme-des-emc-zum-entwurf-der-systemnutzungsentgelt-e-grundsatzverordnung-sne-gv-der-e-control-2/>

Der aktuelle Entwurf setzt allerdings Flexibilitätsanreize für verteilte Speicher in einem nur sehr eingeschränkten Rahmen. Die in § 24 Abs. 3 vorgesehene Bündelung von verteilten Speichern über Aggregatoren schließt de facto die aggregierte Steuerung von bidirektionalen E-PKWs über V2G Technologie aus:

- Die gebündelten Speicher müssen eine Engpassleistung von jeweils zumindest 50 kW aufweisen. Diese Schwelle ist viel zu hoch für einzelne bidirektionale Ladeeinrichtungen für E-PKW und liegt auch deutlich über dem Referenzwert von 10 kW für Netzebene 7.
- Darüber hinaus sind die unter § 24 Abs. 1 angeführten Voraussetzungen in den Ziffern 1 und 2 für einen V2G Aggregator nicht erfüllbar, selbst wenn die aggregierte Engpassleistung die Schwelle von 1 MW erreicht.

In den Erläuterungen zu den Netzentgeltbefreiungen wird ausdrücklich festgehalten, dass ausschließlich die Konformität zur aktuell sehr eingeschränkten Definition von systemdienlichen Speichern zu einer Befreiung führen kann, weil für andere Energiespeicheranlagen „durch die Möglichkeiten zur zeitlichen Verlagerung der Entnahme bzw. Einspeisung ohnehin preisliche Vorteile für den Netzbenutzer verbunden sind.“ Das heißt also konkret, dass abseits von SNAP und WiNAP absichtlich keine netztariflichen Anreize gesetzt werden. Das ist für uns sehr enttäuschend und ernüchternd.

Das angestrebte, netz- und systemdienliche Verhalten von V2G E-Fahrzeugen während des Sommer Halbjahrs kann man wie folgt skizzieren:

1. netzdienliche Aufladung während der mittäglichen Photovoltaik Einspeise-Spitze
2. netzdienliche Entladung während der abendlichen Verbrauchs-Spitze
3. netzdienliche Aufladung auf den für die Mobilität gewünschten Ladestand (SoC) des Fahrzeug Akkus während der Nachtstunden
4. Entladung am Folgetag durch Mobilität

Im Vergleich zur netzdienlichen, intelligenten Aufladung (V1G) benötigt der netzdienliche bidirektionale Betrieb (V2G) also einen zusätzlichen Ladezyklus. Auf Basis des aktuellen Begutachtungsentwurfs würde diese neuerliche Aufladung die Verrechnung von Netzentgelten auslösen. Selbst wenn diese erneute Aufladung in die Zeiträume von SNAP (oder WiNAP) fällt, wird V2G im Vergleich zu V1G durch zusätzliche Netzentgelte belastet und daher kommerziell unattraktiv.

Empfehlungen zur Anpassung der derzeitigen SNE-G-V Entwurfs:

Erweiterung der Definition von „Systemdienlichkeit“

Wir empfehlen erneut, die systemdienliche Nutzung der aggregierten Flexibilität von intelligent und bidirektional ladenden Fahrzeugen (sowohl in Bezugs- als auch in Einspeiserichtung) explizit zu beschreiben und mit netztariflichen Anreizen zu versehen, die über SNAP und WiNAP hinausgehen.

Auch die verteilte Speicherung und zeitversetzte Rückspeicherung der Photovoltaik Mittagsspitze mittels V2G Technologie ist aus unserer Sicht system- und netzdienlich. Dieser Effekt ist, bei den dabei typischen Leistungen, nicht auf die wenigen, ausgewählten Standorte eingeschränkt, die im aktuellen Entwurf in § 24 Abs. 1 Ziffer 2 bzw. Abs. 2 beschrieben werden.

Die Schwelle für die einzelnen V2G Anlagen sollte sich nach dem aktuellen Marktangebot für bidirektionale Wallboxen richten. Um den Referenzwert für 10 kW für die Netzebene 7 nicht zu überschreiten, empfiehlt es sich den Engpass-Schwellwert von Einzelanlagen nicht höher als auf 7 kW zu setzen. Für uns stellt sich darüber hinaus die Frage, ob ein Schwellwert überhaupt definiert werden muss, solange ein Aggregator in Summe eine akzeptable aggregierte Engpassleistung anbieten kann. Es wäre aus unserer Sicht sinnvoller, einen realistischen „Gleichzeitigkeitsfaktor“ für Aggregatoren vorzusehen, um zu reflektieren, dass nicht alle V2G Fahrzeuge, die der Aggregator unter Vertrag hat, gleichzeitig angesteckt sein werden. Wir denken, dass 20% dafür ein realistischer Ansatz sind.

Wir denken außerdem weiterhin, dass es sinnvoll ist, auch Anreize für die systemdienliche, aggregierte Steuerung der Ladeleistung zu setzen (V1G). Damit kann auch die Flexibilität von Fahrzeugen, die nicht bidirektional, jedoch intelligent laden können, genutzt werden.

Netzdienliche Überschreitung der Viertelstundenleistungswerte

Wie schlagen deshalb vor, den „höchsten monatlichen Viertelstundenleistungswert“ lediglich in Phasen „normaler Netzauslastung“ für die Verrechnung zu Grunde zu legen. Um die systemdienliche Netznutzung zu fördern, soll in Phasen „eines Stromüberangebots“ die doppelte Bezugsleistung und in Phasen „von Strommangel“ die doppelte Einspeise-Leistung bei gleichem Leistungspreis zulässig sein.

Die erwarteten Phasen des Überangebots oder Mangels, in denen die höhere Bezugs- bzw. Einspeiseleistung ohne Aufpreis gilt, können, wie in §10 Abs. 2 Z 2c vorgesehen, „dynamisch bis 6 Uhr des Vortags“, in ähnlicher Weise wie bereits dzt. die Börsenstrompreise um 14:00 bekanntgegeben werden. Dadurch wird V1G und

V2G entsprechend gefördert.

Der im V2G Betrieb notwendige zusätzliche Ladezyklus anschließend an eine netzdienliche Rückspeisung sollte im Ausmaß der rückgespeisten Energiemenge von Netzgebühren befreit werden. Beispiel: Wenn die abendliche Verbrauchsspitze durch eine Rückspeisung im Ausmaß von 14 kWh gestützt wird, dann sollte eine erneute Aufladung in diesem Ausmaß von Netzgebühren befreit werden. Zusätzliche Netzentgelte für den netzdienlichen V2G Betrieb (im Vergleich zu netzdienlichem V1G Betrieb) werden dadurch vermieden.

Separater Paragraph oder Absatz

In Summe denken wir, dass die Regelung für die Aggregation von verteilten Flexibilitäten separat in einem eigenen Paragraphen oder Absatz geregelt werden sollte. Die Anforderungen in den Absätzen 1 bis 2 des § 24 sollten in diesem Zusammenhang nicht wirksam sein, weil sie die Nutzung der Flexibilität von verteilten, aggregierten E-Fahrzeugen de facto ausschließen.

Vom Nachzügler zum Vorreiter für hochskaliertes V2G

In einigen europäischen Ländern, wie Frankreich, den Niederlanden, Deutschland, Dänemark und Schweden gibt es im Gegensatz zu Österreich bereits V2G Aggregationsangebote für Konsumenten. Wir denken, dass unsere Kommentare einen Weg aufzeigen, mit dem Österreich vom Nachzügler zum Vorreiter für hochskaliertes V2G werden könnte und hoffen, dass unsere Anregungen in die finale Version einfließen werden.

Elektrische Grüße!

ElektroMobilitätsClub Österreich e.V.



ZVR 310348987
Im Grenzwinkel 1, 4060 Leonding
0732 272 111 277
www.emcaustria.at

Bernhard Kern

Präsident

ElektroMobilitätsClub Österreich

Im Grenzwinkel 1

4060 Leonding

ZVR: 310348987