

Würzburger Studien zum Umweltenergierecht

Bidirektionales Laden von Elektrofahrzeugen

Rechtliche Rahmenbedingungen und Hemmnisse

38 | 05.12.2024

erstellt von
Ass. iur. Anna Papke
Dr. Johannes Hilpert

II Bidirektionales Laden von Elektrofahrzeugen

Zitiervorschlag:

Papke/Hilpert, Bidirektionales Laden von Elektrofahrzeugen, Würzburger Studien zum Umweltenergierecht Nr. 38 vom 05.12.2024.

Die Verfasser danken **Andreas Lesny (Bayernwerk)** und **Michael Tomaszuk (EWE Netz)** für wertvolle Hinweise und praktische Einblicke sowie **Fanny Hafenmair** und **Dr. Tobias Klarmann** für ihre Unterstützung.

Entstanden im Rahmen des Vorhabens:
„**Verbundprojekt: unIT-e² – Reallabor für verNETZte E-Mobilität**“

Gefördert durch:



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages

UN | IT | E²
Reallabor für verNETZte E-Mobilität

**Stiftung Umweltenergierecht
Friedrich-Ebert-Ring 9
97072 Würzburg**

Telefon
+49 931 794077-0

Telefax
+49 931 7940 77-29

E-Mail
**papke@stiftung-umweltenergierecht.de
hilpert@stiftung-umweltenergierecht.de**

Internet
www.stiftung-umweltenergierecht.de

Vorstand
**Prof. Dr. Thorsten Müller
Fabian Pause, LL.M. Eur.**

Stiftungsrat
**Prof. Dr. Monika Böhm
Prof. Dr. Franz Reimer
Prof. Dr. Gabriele Britz
Prof. Dr. Markus Ludwigs
Prof. Dr. Sabine Schlacke**

Spendenkonto
**Sparkasse Mainfranken Würzburg
IBAN: DE16 7905 0000 0046 7431 83
BIC: BYLADEM1SWU**

Inhaltsverzeichnis

A. Zusammenfassung	1
B. Einführung: Bidirektionales Laden im Recht	2
C. Konstellationen bidirektionalen Ladens	4
D. An die Ausspeisung aus dem Elektrofahrzeug anknüpfende Rechtsfragen	5
I. Einspeisung von im Elektrofahrzeug zwischengespeichertem Strom ins Netz	5
1. Bedingungen für den Netzanschluss	5
a) Aktueller Rechtsrahmen	5
aa) Europäische Vorgaben	5
bb) Technische Anschlussregeln des VDE	6
cc) Zertifizierungspflichten nach der NELEV	7
dd) Technische Anschlussbedingungen der Netzbetreiber	7
ee) Zwischenfazit	7
b) Europäische Netzkodizes zum bidirektionalen Laden in Entstehung	8
2. Berechtigung zur Netznutzung	9
a) Erfordernis einer vertraglichen Regelung	9
aa) Der Standard-Netznutzungsvertrag als Grundlage für die Einspeisung?	9
bb) Kein gesetzlicher Anspruch auf Abnahme von zwischengespeichertem EE-Strom über § 11 EEG 2023	9
b) Konsequenzen einer unberechtigten Einspeisung	10
aa) Keine Ordnungswidrigkeit nach § 95 EnWG	10
bb) Zivilrechtliche Konsequenzen durch den Netzbetreiber	11
(1) Vertragliche Ansprüche	11
(2) Gesetzliche Ansprüche	11
c) Zwischenfazit	12
3. Zwischenfazit	12
II. Die Vermarktung von Strom aus dem Elektrofahrzeug	12
1. Vermarktung über Strommärkte und als Flexibilitäten	12
2. Lieferantenpflichten bei der Direktlieferung an Letztverbraucher	13
3. Zwischenfazit	14
III. Spezielle Vorgaben für EE-Strom	14
1. Die Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug als Mischspeicherung	14
2. EEG-Vergütung bei Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug	15

IV Bidirektionales Laden von Elektrofahrzeugen

a) Einschlägige Konstellationen	15
b) Keine EEG-Vergütung für in einem Elektrofahrzeug zwischengespeicherten Strom	15
aa) Allgemeine Regeln zum Erhalt der EEG-Vergütung bei Zwischenspeicherung des Stroms	15
(1) Kein Anspruch des Speichers selbst als „Anlage“ im Sinne des § 3 Nr. 1 Hs. 2 EEG 2023	16
(2) Kein Erhalt des ursprünglichen Anspruchs über die Speicherdefinition in § 3 Nr. 15d EnWG	16
(3) Erhalt des Förderanspruchs über § 19 Abs. 3 EEG 2023	17
bb) Besteht der Förderanspruch auch bei Mischspeicherung?	17
(1) Ausschluss der Einspeisevergütung bei Mischspeicherung	18
(2) Zukünftige Festlegung der BNetzA zur Bestimmung des förderfähigen Stromanteils	18
c) EEG-Vergütung für den nicht im Elektrofahrzeug zwischengespeicherten Strom bei entsprechender Abgrenzung	19
d) Zwischenfazit	20
3. Herkunftsnachweise für zwischengespeicherten Fahrzeugstrom	20
a) Allgemeine Vorgaben zur Ausstellung von Herkunftsnachweisen bei Zwischenspeicherung	21
b) Keine Herkunftsnachweise bei Mischspeicherung	21
4. Zwischenfazit	22

E. An die Einspeisung ins Elektrofahrzeug anknüpfende Rechtsfragen 23

I. Staatlich induzierte Preisbestandteile 23

1. Einschlägige Konstellationen	23
2. Elektrofahrzeuge als bivalente Speicher	24
3. Netzentgelte	24
a) Tatbestand für die Erhebung der Netzentgelte	24
b) Keine Privilegierung des bidirektionalen Ladens durch § 118 Abs. 6 EnWG	25
aa) Vollständige Rückspeisung des zwischengespeicherten Stroms für Privilegierung erforderlich	25
bb) Gesetzesbegründung beschränkt Privilegierung auf ortsfeste Speicher	25
cc) Zwischenfazit	25
c) Keine Privilegierung durch § 19 Abs. 4 StromNEV	25
d) Nicht speicherspezifische Privilegierungen zumindest möglich	26
e) Zwischenfazit	26
4. Umlagen	26
a) Überblick über die bestehenden Umlagen	26
b) KWK- und Offshore-Umlage	27
aa) Tatbestand für die Umlageerhebung	27
bb) Privilegierung des bidirektionalen Ladens	27

cc) Mess- und eichrechtskonforme Abgrenzung	27
c) StromNEV-Umlage	28
d) Wasserstoff-Umlage	28
e) Zwischenfazit	28
5. Stromsteuer	28
a) Steuerentstehung bei Netzentnahme oder Eigenerzeugung	28
b) Keine Privilegierung des bidirektionalen Ladens	29
c) Änderungen beim bidirektionalen Laden durch Gesetzesentwurf zum Stromsteuergesetz?	30
d) Zwischenfazit	30
6. Konzessionsabgabe	31
7. Zwischenfazit	31
II. Bidirektionales Laden und Anrechnung von Strom für Elektrofahrzeuge im Rahmen der Treibhausgasquote	31
1. Ermittlung der anrechenbaren Strommengen nach der 38. BImSchV	31
a) Öffentliche Ladepunkte	32
b) Nicht öffentliche Ladepunkte	32
2. Auswirkungen des bidirektionalen Ladens auf die Treibhausgasquotenermittlung	32
F. Gesamtfazit	34

A. Zusammenfassung

Das bidirektionale Laden verbindet Elektromobilität und Energiewirtschaft enger miteinander. Die Batteriespeicher der Fahrzeuge können als Zwischenspeicher für Strom genutzt werden, der anschließend im Haushalt oder Gewerbebetrieb genutzt oder ins Netz rückgespeist werden kann. Gerade im Bereich der Flexibilitätsbereitstellung werden für das bidirektionale Laden große Potenziale gesehen.

Häufig zeigt sich allerdings, dass Elektrofahrzeuge, die als Speicher genutzt werden, im Energierecht „durchs Raster fallen“. Zwar existieren im geltenden Rechtsrahmen Regelungen, die Speicher gezielt adressieren. In vielen Vorschriften werden jedoch nur bestimmten Speicherkonstellationen Privilegien zugewiesen: Das Erneuerbare-Energien-Gesetz ist auf reine Erneuerbare-Energien-Speicher zugeschnitten. Bei Bezug von Netzstrom werden zumeist nur ortsfeste Speicher, die den gesamten Netzbezug wieder zurückspeisen, privilegiert.

Wird hingegen Strom aus erneuerbaren Energien im Elektrofahrzeug zwischengespeichert, ist die Zuordnung der Erneuerbare-Energien-Eigenschaft schwierig, da das Fahrzeug typischerweise nicht nur mit Strom aus der eigenen Anlage beladen wird – zusätzlich erschwert wird die Zuordnung aufgrund der mobilen Eigenschaft, da das Elektrofahrzeug an verschiedenen Orten geladen werden kann. Im Erneuerbare-Energien-Gesetz spielt dies für die Vergütung des zwischengespeicherten Stroms sowie für die Netzeinspeisung eine Rolle, aber auch für den Bezug von Herkunftsnachweisen. Im Rahmen der Strompreisbestandteile werden mobile Speicher zudem teilweise von Privilegierungstatbeständen ausgenommen.

Sollen die dem bidirektionalen Laden zugeschriebenen Potenziale aktiviert werden, sollte der Rechtsrahmen an verschiedenen Stellen angepasst werden. Dies gilt insbesondere, wenn das Elektrofahrzeug als Speicher systemdienlich genutzt werden soll, also auch eine Rückspeisung in das Netz erfolgt. Soweit Änderungen im Bereich der Netzentgelte adressiert werden sollen, ist hierzu ausschließlich die Bundesnetzagentur berufen.

Kernergebnisse

- ▶ Wird Strom aus einer Erneuerbare-Energien-Anlage im Elektrofahrzeug zwischengespeichert, verliert der Anlagenbetreiber für diese Strommengen seinen Vergütungsanspruch nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz. Zumindest für Anlagen in der Einspeisevergütung ändert auch das Solarpaket I an dieser Situation nichts. Unabhängig davon bleibt der direkt von der Erneuerbare-Energien-Anlage ins Netz eingespeiste Strom trotz bidirektional ladefähiger Wallbox vergütungsfähig, muss dafür aber messtechnisch abgegrenzt werden.
- ▶ Die Einspeisung aus dem Elektrofahrzeug ins Netz wird in den technischen Netzanschlussregeln noch nicht abgebildet. Zudem ist mit dem Netzbetreiber ein separater Netznutzungsvertrag für die Einspeisung abzuschließen. Der Strom muss im Übrigen selbst vermarktet werden, was mit umfangreichen energiewirtschaftlichen Pflichten einhergeht. Hierzu dürfte regelmäßig die Einschaltung eines Dienstleisters erforderlich sein.
- ▶ Wird Strom aus dem Netz zur Speicherung entnommen und danach wieder ins Netz eingespeist, greifen im Vergleich zu stationären Speichern nicht alle Privilegierungstatbestände. Insbesondere Netzentgelt und Stromsteuer sind regelmäßig in voller Höhe zu entrichten.

B. Einführung: Bidirektionales Laden im Recht

Der Hochlauf der Elektromobilität eröffnet für das Energiesystem eine neue Perspektive: Der Koalitionsvertrag der Bundesregierung nannte 2021 als Ziel, bis 2030 15 Millionen Elektrofahrzeuge¹ auf die Straßen zu bringen². Diese Fahrzeuge besitzen eine große Speicherkapazität, die durch das bidirektionale Laden erschlossen werden könnte. Unter bidirektionalem Laden wird die Fähigkeit verstanden, Strom aus dem Netz oder einer eigenen Anlage in der Fahrzeugbatterie nicht nur zu speichern, sondern auch wieder auszuspeisen und im Haushalt bzw. Gewerbebetrieb oder für die Rückspeisung ins Netz zu nutzen³. Standzeiten von Fahrzeugen können so genutzt werden, um den ohnehin verfügbaren Speicher für das Energiesystem nutzbar zu machen. So könnte das bidirektionale Laden – wie andere Speicher auch – verstärkt Flexibilität für das Energiesystem zur Verfügung stellen⁴.

Entsprechend hielt auch der letzte Koalitionsvertrag als Ziel fest, bidirektionales Laden zu ermöglichen⁵. Etwas konkreter wird dieses politische Vorhaben im Masterplan Ladeinfrastruktur II⁶ angesprochen. Für eine diskriminierungsfreie Ermöglichung des bidirektionalen Ladens sieht dieser vor,

dass unter anderem „die rechtlichen, technischen, steuerlichen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen“ verbessert werden sollen, potenziell durch neue Regelungen für bidirektionales Laden, damit dieses in das Regelwerk für netz- und marktdienliche Flexibilitäten eingefügt werden kann⁷. Als weiterer politischer Plan existiert seit Dezember 2023 die Stromspeicher-Strategie des BMWK⁸, die unter anderem die „Aktivierung der Potenziale des bidirektionalen Ladens“ vorsieht⁹ und Hemmnisse für das bidirektionale Laden im Stromsystem anspricht.

Spezifische Regelungen, die das bidirektionale Laden adressieren, haben bisher kaum Eingang in das Recht gefunden. Im deutschen Energierecht nimmt bislang augenscheinlich nur § 21 Abs. 3 Energiefinanzierungsgesetz (EnFG)¹⁰ unmittelbar auf das bidirektionale Laden Bezug, indem er eine Umlagebefreiung für zwischengespeicherten Strom im Elektrofahrzeug regelt. Das EU-Recht geht auf das bidirektionale Laden dagegen an mehreren Stellen ein: Thematisiert wird dort zum einen der Aufbau einer bidirektional ladefähigen Infrastruktur¹¹ im Gebäudebestand und an öffentlichen

¹ Unter „Elektrofahrzeug“ werden hier und im Folgenden batterieelektrisch angetriebene Kraftfahrzeuge im Straßenverkehr verstanden.

² Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021–2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, 24.11.2021, S. 22, https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf.

³ Vgl. dazu auch FfE, BDL – Bidirektionales Lademanagement – Abschlussbericht der FfE, 20.03.2023, S. 1, <http://ffe.de/wp-content/uploads/2023/03/BDL-Abschlussbericht.pdf>; Wille-Hausmann/Groß/Arntretter, Leitfaden „Bidirektionales Laden“. Status, Trends und Potenziale, Juni 2023, S. 6, <https://www.ise.fraunhofer.de/de/presse-und-medien/news/2024/e-fahrzeug-als-heimspeicher-nutzen-fraunhofer-ise-erstellt-leitfaden-zum-bidirektionalen-laden.html>.

⁴ FfE, BDL – Bidirektionales Lademanagement – Abschlussbericht der FfE, 20.03.2023, S. 2 f., <http://ffe.de/wp-content/uploads/2023/03/BDL-Abschlussbericht.pdf>.

⁵ Mehr Fortschritt wagen – Bündnis für Freiheit, Gerechtigkeit und Nachhaltigkeit. Koalitionsvertrag 2021–2025 zwischen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP, 24.11.2021, S. 41,

https://www.spd.de/fileadmin/Dokumente/Koalitionsvertrag/Koalitionsvertrag_2021-2025.pdf.

⁶ Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung, 19.10.2022, <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Masterplan-Ladeinfrastruktur-II/masterplan-ladeinfrastruktur.html>.

⁷ Masterplan Ladeinfrastruktur II der Bundesregierung, 19.10.2022, S. 33, <https://bmdv.bund.de/DE/Themen/Mobilitaet/Elektromobilitaet/Masterplan-Ladeinfrastruktur-II/masterplan-ladeinfrastruktur.html>.

⁸ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Stromspeicher-Strategie, 08.12.2023, <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/Energiespeicher/stromspeicher-strategie.html>.

⁹ Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Stromspeicher-Strategie, 08.12.2023, S. 17, <https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Artikel/Energie/Energiespeicher/stromspeicher-strategie.html>.

¹⁰ Energiefinanzierungsgesetz vom 20. Juli 2022 (BGBl. I S. 1237, 1272), das zuletzt durch Artikel 11 des Gesetzes vom 8. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 151) geändert worden ist.

¹¹ Infrastrukturvorgaben sind im Folgenden nicht Gegenstand der vorliegenden Studie.

Ladesäulen¹². Darüber hinaus wird jedoch auch die Systemintegration des bidirektionalen Ladens ins Stromsystem adressiert: Art. 33 Abs. 1 der neugefassten Elektrizitätsbinnenmarkt-Richtlinie (EBM-RL)¹³ fordert einen Regulierungsrahmen, der den Anschluss von – auch bidirektionalen – Ladepunkten ans Verteilernetz ermöglichen soll. Die Integration in den Strommarkt steht in Art. 20a Abs. 5 S. 1 der Erneuerbare-Energien-Richtlinie (EE-RL) im Vordergrund: Danach soll der nationale Regulierungsrahmen ermöglichen, dass Elektrofahrzeuge an Elektrizitätsmärkten teilnehmen, einschließlich des Engpassmanagements und der Erbringung von Flexibilitäts- und Regelreserveleistungen. Dabei stellt der EU-Gesetzgeber es den Mitgliedstaaten anheim, technische Vorgaben für eine gelingende Integration von Ladepunkten in den Strommarkt zu entwickeln, vgl. Art. 20a Abs. 5 S. 2 EE-RL. Dem Ziel der Integration in das Stromsystem sollen die technischen Anforderungen an die Fahrzeugbatterie dienen¹⁴, die allerdings mit den Fahrzeugherstellern Akteure außerhalb des Energierechts adressieren¹⁵.

Im Gegensatz zum „unidirektionalen“ Laden, bei dem Strom nur für den Zweck der späteren Fortbewegung geladen wird, weist die Behandlung des bidirektionalen Ladens im Recht eine größere Komplexität auf: Wird Strom nicht nur geladen, sondern zwischengespeichert und außerhalb des Fahrzeugs genutzt, ggf. sogar in das allgemeine Stromnetz zurückgespeist, sind weitergehende Regulierungsvorgaben zu beachten. Es stellt sich die Frage, wie das bestehende Energierecht das bidirektionale Laden einordnet und welche Rechtsfolgen es den Vorgängen des Ein- und Ausspeicherns zuordnet. Daher wird im Folgenden beleuchtet, welche Rechtsbereiche des Energierechts das bidirektionale Laden betreffen und wie sich das bestehende Regulierungs- und Förderrecht auf die Umsetzung des bidirektionalen Ladens auswirkt.

¹² Erwägungsgrund 54, Art. 15a Abs. 2, Art. 20a Abs. 4 EE-RL (Richtlinie (EU) 2023/2413 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Oktober 2023 zur Änderung der Richtlinie (EU) 2018/2001, der Verordnung (EU) 2018/1999 und der Richtlinie 98/70/EG im Hinblick auf die Förderung von Energie aus erneuerbaren Quellen und zur Aufhebung der Richtlinie (EU) 2015/652 des Rates, ABl. EU L v. 31.10.2023) und Art. 14 Abs. 6 der EPBD (Richtlinie (EU) 2024/1275 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 24. April 2024 über die Gesamtenergieeffizienz von Gebäuden, ABl. EU L v. 08.05.2024, Art. 14 Nr. 2 lit. h der AFIR (Verordnung (EU) 2023/1804 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. September 2023 über den Aufbau der

Infrastruktur für alternative Kraftstoffe und zur Aufhebung der Richtlinie 2014/94/EU, ABl. EU L 234 v. 22.09.2023, S. 1).

¹³ Richtlinie (EU) 2024/1711 des Europäischen Parlaments und des Rates zur Änderung der Richtlinien (EU) 2018/2001 und (EU) 2019/944 in Bezug auf die Verbesserung des Elektrizitätsmarktdesigns in der Union vom 13. Juni 2024, ABl. EU L v. 26.06.2024.

¹⁴ Vgl. dazu Erwägungsgrund 53 der EE-RL.

¹⁵ Art. 20a Abs. 3 UAbs. 2 EE-RL. Mögliche Umsetzungspflichten hieraus sind nicht Gegenstand dieser Studie.

C. Konstellationen bidirektionalen Ladens

Wie bidirektionale Ladevorgänge regulatorisch behandelt werden, hängt maßgeblich von dem Kontext ab, in den sie eingebettet sind. So löst etwa die Nutzung des bidirektionalen Ladens zur Eigenverbrauchsoptimierung andere Rechtsfolgen aus als die Zwischenspeicherung von Strom aus dem Netz. Die übliche Einteilung in „Vehicle-to-Home“ und „Vehicle-to-Grid“ ist daher für die juristische Betrachtung zu wenig differenziert: Sie unterscheidet nur im Hinblick auf die Verwendung des zwischengespeicherten Stroms. Für die rechtliche Einordnung spielt aber auch eine wesentliche Rolle, woher der Strom bezogen wurde.

Es sind damit also zwei Parameter zu unterscheiden: Die Herkunft des Stroms vor der Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug und die Verwendung des Stroms nach der Zwischenspeicherung. Bei der Stromherkunft wiederum sind folgende zwei Varianten denkbar: Zum einen kann die Einspeisung von Strom direkt aus einer Erzeugungsanlage – etwa einer privaten Photovoltaikanlage (PV-Anlage) – erfolgen. Zum anderen kann das Fahrzeug mit Strom aus dem Netz beladen werden.

Auch beim anderen Parameter, der Verwendung des Stroms nach der Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug, sind zwei Varianten denkbar: Der Strom kann einerseits hinter dem Netzverknüpfungspunkt genutzt werden, etwa im eigenen Haushalt

oder Betrieb, was der Kategorie „Vehicle-to-Home“ entspricht. Die zweite Option stellt die Einspeisung des Stroms ins allgemeine Netz dar, was wiederum über den eigenen Netzanschluss oder über den eines Dritten erfolgen kann. All dies wird unter den Begriff „Vehicle-to-Home“ gefasst.

Die unterschiedlichen Optionen bei der Ein- und Ausspeisung aus dem Elektrofahrzeug ergeben vier unterschiedliche Kombinationen:

- Strom wird aus einer Erzeugungsanlage vor dem Netz bezogen und selbst verbraucht.
- Strom wird aus einer Erzeugungsanlage vor dem Netz bezogen und ins Netz eingespeist.
- Strom wird aus dem Netz bezogen und selbst verbraucht.
- Strom wird aus dem Netz bezogen und ins Netz zurückgespeist.

Die nachfolgend diskutierten Rechtsfragen beziehen sich in der Regel nur auf einzelne der hier vorgestellten Konstellationen. Deshalb wird im Folgenden darauf verwiesen, in welchen Konstellationen die jeweiligen Rechtsfragen relevant sind, und auf die hier vorgenommene Systematisierung Bezug genommen. Häufig werden die genannten Konstellationen in der Praxis in Kombination zur Anwendung kommen.

D. An die Ausspeisung aus dem Elektrofahrzeug anknüpfende Rechtsfragen

Die Besonderheit des bidirektionalen Ladens liegt – anders als beim unidirektionalen – darin, dass der eingespeiste Strom nicht (nur) verfahren wird, sondern auch wieder ausgespeist wird. Betrachtet man die Verwendung des Stroms nach der Ausspeisung aus dem Batteriespeicher des Elektrofahrzeugs¹⁶, ergeben sich jedoch unterschiedliche Rechtsfolgen: Reine Vehicle-to-Home-Konstellationen, wo Strom vor dem Netz eigenverbraucht wird, sind für das Energierecht nicht von Relevanz, da dabei weder das Netz genutzt wird noch Dritte beliefert werden.

Soll hingegen aus dem Batteriespeicher des Elektrofahrzeugs ausgespeister Strom ins Netz eingespeist werden (Vehicle-to-Grid), sind die allgemeinen rechtlichen Vorgaben zu Netzanschluss und Netznutzung zu beachten (I.). Daneben existieren rechtliche Anforderungen für die Vermarktung des Stroms an Dritte (II.). Die Vermarktung von Strom aus Erneuerbaren Energien (EE-Strom) wirft darüber hinausgehend spezielle Fragen auf (III.).

I. Einspeisung von im Elektrofahrzeug zwischengespeichertem Strom ins Netz

Im folgenden Abschnitt geht es um Konstellationen, in denen zuvor gespeicherter Strom über das Netz an Dritte vermarktet wird. Die gleichen Fragen stellen sich aber häufig auch dann, wenn es um das Bereitstellen von Systemdienstleistungen oder Flexibilität geht. Dabei zeigt sich, dass die Netzanschlussbedingungen derzeit noch kaum regulatorische Vorgaben für das bidirektionale Laden vorsehen (I.). Bei der

Netznutzung besteht die Schwierigkeit, dass sich bestehende Netznutzungsverträge nur auf die Entnahme beziehen und eine Einspeisung ohne entsprechenden Vertrag unzulässig ist (2.).

1. Bedingungen für den Netzanschluss

Bei der Einrichtung eines bidirektional ladefähigen Ladepunkts sind zwei Fallgestaltungen denkbar: Zum einen ist denkbar, dass noch kein Netzanschluss besteht und dieser erst geschaffen werden muss. Zum anderen kann ein Netzanschluss bereits existieren und der Ladepunkt als eine neue technische Anlage hinter dem bestehenden Netzanschlusspunkt integriert werden¹⁷.

Da bidirektionale Ladepunkte Strom auch wieder zurückspeisen können, sind sie technisch anders einzustufen als herkömmliche Ladepunkte. Allerdings existieren aktuell kaum Vorgaben, die das bidirektionale Laden adressieren.

a) Aktueller Rechtsrahmen

Die allgemeinen Regelungen für den Netzanschluss sind auf verschiedenen Normebenen mit zunehmendem Detailgrad geregelt.

aa) Europäische Vorgaben

Art. 33 Abs. 1 EBM-RL verpflichtet die Mitgliedstaaten, den erforderlichen Regulierungsrahmen zu schaffen, „um den Anschluss öffentlich zugänglicher und privater Ladepunkte mit intelligenten und bidirektionalen Ladefunktionen an die Verteilernetze zu erleichtern“. Dabei soll sichergestellt werden, dass die

¹⁶ Ob der Batteriespeicher eines Elektrofahrzeugs rechtlich als Speicher eingeordnet wird, ist noch nicht endgültig geklärt: Für viele Anwendungsbereiche existiert hierzu noch keine explizite Regelung. Im Energiefinanzierungsgesetz stellt der Gesetzgeber in § 21 Abs. 3 auf den Ladepunkt ab. Eine ähnliche Wertung, wenn auch nicht auf das bidirektionale Laden bezogen, enthält das Energiewirtschaftsgesetz, das den Letztverbrauch beim Laden von Elektroautos auf die Ladesäule

„vorverlegt“ (vgl. dazu auch Sötebier, in: Bourwieg/Hellermann/Hermes, Energiewirtschaftsgesetz, 4. Aufl. 2023, § 13 Rn. 65).

¹⁷ Vgl. zu den verschiedenen Varianten ausführlicher: BDEW, Anwendungshilfe – Stromnetze für Elektromobilität, https://www.bdew.de/media/documents/Awh_20200831_Stromnetze-ElektromobilitaetV2.pdf.

6 Bidirektionales Laden von Elektrofahrzeugen

Verteilernetzbetreiber Ladepunktbetreiber diskriminierungsfrei ans Netz anschließen. Daraus ergibt sich, dass die Mitgliedstaaten in der Verantwortung stehen, die Netzintegration des bidirektionalen Ladens durch die Netzbetreiber zu gewährleisten.

Die wesentlichen Vorgaben zum Netzanschluss sind auf europäischer Ebene geregelt: Hier ermächtigt Art. 59 Abs. 1 der Elektrizitätsbinnenmarktverordnung (EBM-VO)¹⁸ die Kommission zum Erlass der Netzkodizes, die technische Bestimmungen zum Netzanschluss enthalten. Die Netzkodizes mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger (NC RfG)¹⁹ und für Lastanschlüsse (NC DC)²⁰ sehen bislang keine Regelungen für bidirektionales Laden vor.

Funktional ist das bidirektionale Laden zwar als Speicherung einzuordnen. Aber auch hierzu treffen die genannten Netzkodizes keine Regelung, da Speicheranlagen vom Anwendungsbereich ausgeschlossen werden, wie Art. 3 Abs. 3 lit. d NC RfG bzw. Art. 3 Abs. 2 lit. b NC DC zeigen. Damit existieren momentan für Speicher keine gesonderten Vorgaben in den Netzkodizes. Es ist mithin unklar, ob das bidirektionale Laden im Rahmen der Netzkodizes als Speicherung einzuordnen ist und damit nicht deren Anwendungsbereich unterfällt, oder ob die bestehenden Netzkodizes Anwendung finden²¹.

Diese unklare Rechtslage dürfte sich in näherer Zukunft jedoch durch neue Vorgaben auf europäischer Ebene klären (siehe dazu näher unter b)).

bb) Technische Anschlussregeln des VDE

Im nationalen Recht ermächtigt § 19 Abs. 4 EnWG den Verband der Elektrotechnik Elektronik Informationstechnik e. V. (VDE), allgemeine technische Mindestanforderungen auszugestalten: In der Niederspannung existieren daher Technische Anschlussregeln (TAR) mit Vorgaben für Kundenanlagen (VDE-AR-N 4100) und Erzeugungsanlagen (VDE-AR-N 4105).

Aktuell enthalten die Technischen Anschlussregeln (TAR) des VDE noch keine Vorgaben zur Rückspeisung ins Netz im Zusammenhang mit bidirektionalem Laden²². Es gibt allerdings – rechtlich nicht bindende – Hinweise des VDE zum bidirektionalen Laden²³ und zu Speichern²⁴. Wie die nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur berichtet, plant der VDE einen Hinweis zum bidirektionalen Laden, der allerdings wiederum keine rechtliche Vermutungswirkung hätte, wie sie den Technischen Anschlussregeln (TAR) zukommt²⁵.

¹⁸ Verordnung (EU) 2019/943 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. Juni 2019 über den Elektrizitätsbinnenmarkt, ABl. EU L 158 v. 14.06.2019, S. 54, zuletzt geändert durch Verordnung (EU) 2024/1747 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024, ABl. EU L v. 26.06.2024.

¹⁹ Verordnung (EU) 2016/631 der Kommission vom 14. April 2016 zur Festlegung eines Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger, ABl. EU L 112 v. 27.04.2016, S. 1.

²⁰ Verordnung (EU) 2016/1388 der Kommission vom 17. August 2016 zur Festlegung eines Netzkodex für den Lastanschluss, ABl. EU L 223 v. 18.08.2016, S. 10.

²¹ So ordnet etwa ACER im Policy Paper zur Reform der Regelungen zu Erzeugungs- und Lastanschlüssen Elektromobilität (uni- und bidirektional) neben Speicheranlagen ein, vgl. ACER, Policy Paper on the revision of the network code on requirements for grid connection of generators and the network code on demand connection, 26.06.2022, https://acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Position%20Papers/260908%20ACER%20GCNCs%20Policy%20Paper_final.pdf.

²² Vgl. dazu Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, Bidirektionales Laden diskriminierungsfrei ermöglichen – Handlungsempfehlungen des Beirats der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zur Umsetzung der

Maßnahme 47 des Masterplans Ladeinfrastruktur II, Januar 2024, S. 35, https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/03/Bidirektionales-Laden_final_240306.pdf.

²³ VDE FNN, Bidirektionales Laden – Laden und Rückspeisen von Elektrofahrzeugen aus Sicht des Stromnetzes, Februar 2024, <https://www.vde.com/resource/blob/2303260/4430c923f56d66ba8f5b41ca5db2a480/bidirektionales-laden-download-data.pdf>.

²⁴ Darin wird nur die Konstellation genannt, dass das bidirektionale Laden mit einer förderfähigen EE-Anlage kombiniert wird. In diesen Fällen soll die Rückspeisung von zwischengespeichertem Strom in das öffentliche Netz nicht zulässig sein, da dieser Strom nicht mehr vergütungsfähig sei. Vgl. VDE FNN, Anschluss und Betrieb von Speichern am Niederspannungsnetz, Version 7.1, Juli 2024, S. 44, <https://www.vde.com/de/fnn/themen/flexibilitaeten/speicher>.

²⁵ Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur, Bidirektionales Laden diskriminierungsfrei ermöglichen – Handlungsempfehlungen des Beirats der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zur Umsetzung der Maßnahme 47 des Masterplans Ladeinfrastruktur II, Januar 2024, S. 35, https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/03/Bidirektionales-Laden_final_240306.pdf.

cc) Zertifizierungspflichten nach der NELEV

Auf Verordnungsebene ist darüber hinaus eine Zertifizierungspflicht für Anlagen mit Netzanschluss vorgesehen²⁶. Zumindest bidirektionale Ladepunkte in der Niederspannung sind von der Nachweispflicht nach der Elektrotechnische-Eigenschaften-Nachweis-Verordnung (NELEV)²⁷ nicht erfasst, da sich diese Pflicht nur auf Anlagen in höheren Spannungsebenen bezieht. Zumindest im gewerblichen Bereich wird jedoch auch der Anschluss von Ladepunkten ans Mittelspannungsnetz eine Rolle spielen²⁸. Hier wäre zu prüfen, ob über § 2 Abs. 2 NELEV in Verbindung mit den europäischen Vorgaben im Netzkodex NC RfC eine entsprechende Nachweispflicht über die Einhaltung der allgemeinen technischen Mindestanforderungen von Erzeugungsanlagen besteht. Zwar wurde im Zuge des Solarpakets I²⁹ die Elektrotechnische-Eigenschaften-Nachweis-Verordnung neu gefasst und um eine Energieanlagen-Anforderungen-Verordnung (EAAV)³⁰ ergänzt, auch diese enthält aber keine spezifischen Vorgaben zum bidirektionalen Laden, so dass sich hier keine Veränderungen gegenüber der bisherigen Rechtslage ergeben dürften.

dd) Technische Anschlussbedingungen der Netzbetreiber

Weitere technische Mindestanforderungen sollen die Netzbetreiber nach § 19 Abs. 4 EnWG und § 20 Niederspannungsanschlussverordnung (NAV)³¹ in ihren jeweiligen Technischen Anschlussbedingungen (TAB) festlegen. Durch das Solarpaket I wurde dabei die Bindung der Netzbetreiber an die Technischen Anschlussregeln des VDE (TAR) in § 19 EnWG deutlich verstärkt³².

In die Technischen Anschlussbedingungen (TAB) der Netzbetreiber scheint das bidirektionale Laden bislang – zumindest soweit ersichtlich – keinen Eingang gefunden zu haben. So enthält etwa die Vorlage des Bundesverbandes der Energie- und Wasserwirtschaft (BDEW) zu den Technischen Anschlussbedingungen für den Anschluss und den Betrieb elektrischer Anlagen an das Niederspannungsnetz keine Vorgaben zum bidirektionalen Laden³³. Eine Zulassung von bidirektionalen Ladeeinrichtungen muss somit nach den individuellen Vorgaben der Netzbetreiber erfolgen, die dabei auf bestehende Regelwerke (etwa zu Speichern) zurückgreifen können, bis entsprechende Vorgaben zum bidirektionalen Laden vorliegen³⁴.

ee) Zwischenfazit

Aktuell besteht noch kein konsistenter Rechtsrahmen³⁵, der die Voraussetzungen

²⁶ Vgl. dazu auch *de Wyl/Thole/Bartsch*, in: *Schneider/Theobald, Recht der Energiewirtschaft*, 5. Aufl. 2021, § 17 Rn. 199.

²⁷ Elektrotechnische-Eigenschaften-Nachweis-Verordnung vom 12. Juni 2017 (BGBl. I S. 1651), die durch Artikel 5a des Gesetzes vom 19. Juli 2022 (BGBl. I S. 1214) geändert worden ist.

²⁸ Vgl. dazu etwa beispielhaft *Blume/Hecker/Müller/Weiß*, Einfluss des Hochlaufs batterieelektrischer Nutzfahrzeuge auf die Verteilnetzplanung – FFE Discussion Paper, Januar 2023, S. 4, <https://www.ffe.de/veroeffentlichungen/einfluss-des-hochlaufs-batterieelektrischer-nutzfahrzeuge-auf-die-verteilnetzplanung/>.

²⁹ Gesetz zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und weiterer energiewirtschaftsrechtlicher Vorschriften zur Steigerung des Ausbaus photovoltaischer Energieerzeugung vom 8. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 151).

³⁰ Energieanlagen-Anforderungen-Verordnung vom 16. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 159).

³¹ Niederspannungsanschlussverordnung vom 1. November 2006 (BGBl. I S. 2477), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 19. Juli 2022 (BGBl. I S. 1214) geändert worden ist.

³² Vgl. dazu auch die Gesetzesbegründung, Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und weiterer energiewirtschaftsrechtlicher Vorschriften zur Steigerung des Ausbaus photovoltaischer Energieerzeugung, BT-Drs. 20/8657; AS-Drs. 20(25)593, S. 147 f.

³³ TAB 2023, BDEW-Bundesmusterwortlaut für Technische Anschlussbedingungen für den Anschluss und den Betrieb elektrischer Anlagen an das Niederspannungsnetz, 02.05.2023, https://www.bdew.de/media/documents/3000_BDEW_Bundesmusterwortlaut_TAB_2023_v20230502.pdf.

³⁴ *Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur*, Bidirektionales Laden diskriminierungsfrei ermöglichen – Handlungsempfehlungen des Beirats der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zur Umsetzung der Maßnahme 47 des Masterplans Ladeinfrastruktur II, Januar 2024, S. 35, https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/03/Bidirektionales-Laden_final_240306.pdf.

³⁵ Neben den genannten Vorgaben spielen für die Umsetzung des bidirektionalen Ladens noch technische Normen zu Ladeeinrichtungen und Fahrzeug eine Rolle, die in verschiedenen Normungsgremien erarbeitet werden (IEC und ISO). Diese werden ebenfalls mit Blick auf das bidirektionale Laden überarbeitet bzw.

8 Bidirektionales Laden von Elektrofahrzeugen

für den Netzanschluss einer bidirektionalen Ladeeinrichtung vorgibt. Dies dürfte in der Praxis ein Hemmnis für die Umsetzung des bidirektionalen Ladens darstellen. Die Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur fordert in diesem Zusammenhang ein möglichst standardisiertes und einfaches Verfahren für den Netzanschluss in allen Netzgebieten für bidirektionale Ladepunkte³⁶.

b) Europäische Netzkodizes zum bidirektionalen Laden in Entstehung

Da die auf klassische Erzeugungsanlagen zugeschnittenen Anforderungen insbesondere für Energiespeicher nicht immer passgenau sind, wurde auf europäischer Ebene ein Verfahren zu deren Novellierung angestoßen, das unmittelbar vor dem Abschluss steht. Die bereits zwischen den Netzbetreibervereinigungen auf Unionsebene (ENTSO-E und EU-VNBO) abgestimmten Vorschläge liegen seit dem 19. Dezember 2023 der Europäischen Kommission zur Annahme vor³⁷.

Die vorgeschlagene Novellierung des Netzkodex NC RfG³⁸ beinhaltet auch elektromobilitätsspezifische Definitionen. In Art. 2 Nr. 67 des Entwurfs für den NC RfG werden bidirektionale Fahrzeuge grundsätzlich dem Regime für Speicheranlagen unterworfen, bei einer Speicherkapazität von unter 1 MW sollen jedoch spezielle Vorgaben greifen. In Anlehnung an die

Leistungsklassen bei den Erzeugungsanlagen sieht der Entwurf vor, auch die bidirektionalen Elektrofahrzeuge in verschiedene Leistungsklassen zu unterteilen (Art. 5 Abs. 6 RfG NC). Für die Leistungsklassen EV1 (bis 2,4 kW) und EV2 (bis 42 kW) sind die gleichen, abschließend geregelten Anforderungen in Art. 13a NC RfG vorgesehen. Für den Typ EV3 (bis 1 MW) werden noch weitergehende Anforderungen in Art. 14a NC RfG aufgestellt. Die Vorgaben beziehen sich dabei stets auf das Fahrzeug in Kombination mit etwaigem technischen Zubehör („electric vehicle supply equipment“).

Parallel dazu wurde eine Überarbeitung des Netzkodex für den Lastanschluss³⁹ angestoßen, der nunmehr ebenfalls elektromobilitätsspezifische Vorgaben enthält, die sich aber lediglich auf unidirektionale Fahrzeuge beziehen⁴⁰.

Netzkodizes werden als europäische Verordnungen erlassen. Als solche gelten sie gemäß Art. 288 Abs. 2 AEUV⁴¹ unmittelbar in den Mitgliedstaaten. Der Netzkodex berechtigt und verpflichtet damit die Netzbetreiber selbst – wie durch ein deutsches Gesetz –, ohne dass es einer Umsetzung durch den deutschen Gesetzgeber bedarf. Mit Inkrafttreten der in der Novelle vorgesehenen Vorgaben zum bidirektionalen Laden werden damit spezifische Vorgaben existieren, die die deutschen Netzbetreiber zu beachten haben.

neu erstellt. *Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur*, Bidirektionales Laden diskriminierungsfrei ermöglichen – Handlungsempfehlungen des Beirats der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zur Umsetzung der Maßnahme 47 des Masterplans Ladeinfrastruktur II, Januar 2024, S. 34, https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/03/Bidirektionales-Laden_final_240306.pdf.

³⁶ *Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur*, Bidirektionales Laden diskriminierungsfrei ermöglichen – Handlungsempfehlungen des Beirats der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zur Umsetzung der Maßnahme 47 des Masterplans Ladeinfrastruktur II, Januar 2024, S. 39, https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/03/Bidirektionales-Laden_final_240306.pdf.

³⁷ ACER, Recommendation No 03/2023 of the European Union Agency for the Cooperation of Energy Regulators of 19 December 2023 on reasoned proposals for amendments to the Commission Regulation (EU) 2016/631 of 24 April 2016 establishing a network code on requirements for grid connection of generators and Commission Regulation (EU) 2016/1388 of 17 August 2016 establishing a network code on demand connection, https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Recommendations/ACER_Recommendation_03-2023_NC_RfG_DC.pdf.

³⁸ ACER, NC RfG DC Recommendation: Annex 1 – Amended RfG Regulation, text rectified by corrigendum of 19 December 2023, https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Recommendations_annex/ACER_Recommendation_03-2023_Annex_1_NC_RfG_clean.pdf.

³⁹ ACER, NC RfG DC Recommendation: Annex 2 – Amended DC Regulation, https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Recommendations_annex/ACER_Recommendation_03-2023_Annex_2_NC_DC_clean.pdf.

⁴⁰ Die Vorgaben beziehen sich explizit auf „VIC electric vehicles“, also unidirektionale Elektrofahrzeuge, bidirektionale Fahrzeuge sind damit nicht geregelt, vgl. Art. 3 Abs. 1 lit. e ACER, NC RfG DC Recommendation: Annex 2 – Amended DC Regulation, https://www.acer.europa.eu/sites/default/files/documents/Recommendations_annex/ACER_Recommendation_03-2023_Annex_2_NC_DC_clean.pdf.

⁴¹ Konsolidierte Fassungen des Vertrags über die Europäische Union und des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, ABl. EU C 326 v. 26.10.2012, S. 47.

2. Berechtigung zur Netznutzung

Neben den technischen Bedingungen für den Netzanschluss spielt für das bidirektionale Laden in Vehicle-to-Grid-Konstellationen ebenfalls eine Rolle, ob der jeweilige Anschlussnehmer auch eine Berechtigung hat, das Netz zur Einspeisung von Strom zu nutzen. Dafür muss eine gesetzliche oder vertragliche Rechtsgrundlage bestehen (a)). Im Anschluss werden die möglichen Rechtsfolgen einer unberechtigten Einspeisung erörtert (b)).

a) Erfordernis einer vertraglichen Regelung

Die Netznutzung muss für die Einspeisung von im Elektrofahrzeug zwischengespeichertem Strom mit dem Netzbetreiber vertraglich geregelt werden (aa)). Dies gilt in aller Regel auch für im Elektrofahrzeug zwischengespeicherten Strom aus Erneuerbare-Energien-Anlagen (EE-Anlagen), da die Privilegien des Erneuerbare-Energien-Gesetzes hier nicht greifen (bb)).

aa) Der Standard-Netznutzungsvertrag als Grundlage für die Einspeisung?

Als Grundlage für die Nutzung des Netzes schreibt § 20 Abs. 1 S. 1 EnWG vor, dass die Netzbetreiber jedermann nach sachlich gerechtfertigten Kriterien diskriminierungsfrei Netzzugang zu gewähren haben. Dieses Recht auf Netzzugang wird laut § 20 Abs. 1a S. 1 EnWG über Netzzugangsverträge wahrgenommen. Vertragsparteien sind dabei der Netzbetreiber auf der einen und der Netznutzer auf der anderen Seite. Um die Abläufe in der Praxis zu vereinfachen, können Lieferanten⁴² gemäß § 20 Abs. 1a S. 2 EnWG für die von ihnen

beliefernten Letztverbraucher Lieferantenrahmenverträge abschließen, was bei Haushaltskunden in aller Regel der Fall ist⁴³. Genauere Regelungen dazu enthalten die §§ 23 ff. Stromnetzzugangsverordnung (StromNZV)⁴⁴, die insbesondere die notwendigen Regelungsgegenstände solcher Verträge vorgeben.

Für eine weitergehende Harmonisierung der Netznutzungsbedingungen⁴⁵ gibt die Beschlusskammer 6 der Bundesnetzagentur (BNetzA) einen standardisierten Netznutzungsvertrag heraus⁴⁶. Dieser regelt jedoch nur die Nutzung des Netzes zur Entnahme von Strom, wie § 1 Abs. 3 Standard-Netznutzungsvertrag deutlich macht. Die Nutzung des Netzes zur Einspeisung von Strom deckt dieser Vertrag gerade nicht ab⁴⁷.

Soweit also nicht explizit ein individueller Vertrag zur Netznutzung einschließlich der Einspeisung abgeschlossen wird, sondern lediglich ein Standard-Netznutzungsvertrag vorliegt, haben Letztverbraucher keine vertragliche Berechtigung, Strom ins Netz einzuspeisen. Dies ist beim bidirektionalen Laden zu beachten, wenn eine Stromvermarktung über das Netz erfolgen soll.

bb) Kein gesetzlicher Anspruch auf Abnahme von zwischengespeichertem EE-Strom über § 11 EEG 2023

Abweichend vom allgemeinen Rechtsrahmen, nach dem ein Netznutzungsvertrag für die Einspeisung von Strom erforderlich ist, privilegiert das Erneuerbare-Energien-Gesetz Strom aus EE-Anlagen, indem über § 11 Abs. 1 EEG 2023 ein gesetzliches Schuldverhältnis zwischen Anlagenbetreiber und

⁴² § 2 Nr. 5 StromNZV definiert einen Lieferanten als „ein Unternehmen, dessen Geschäftstätigkeit auf den Vertrieb von Elektrizität gerichtet ist“.

⁴³ Vgl. zu dieser Aussage BNetzA, Lieferantenrahmenvertrag/Netznutzungsvertrag, https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/BK06/BK6_83_Zug_Mess/836_Irv_nnv/BK6_LRV_NNV_node_neu.html; sowie Eder/vom Wege/Weise, Private Letztverbraucher als Netznutzer – Rechtliche Rahmenbedingungen und aktuelle Praxisprobleme, Versorgungswirtschaft 2014, S. 33.

⁴⁴ Stromnetzzugangsverordnung vom 25. Juli 2005 (BGBl. I S. 2243), die zuletzt durch Artikel 6 des Gesetzes vom 16. Juli 2021 (BGBl. I S. 3026) geändert worden ist.

⁴⁵ Lütke-Handjery, in: Theobald/Kühling, Energierecht, 120. EL 2023, § 20 Abs. 1a EnWG, Rn. 17.

⁴⁶ BNetzA, Netznutzungsvertrag, Konsolidierte Lesefassung gemäß Beschluss BK6-20-160 vom 21.12.2020, https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/BK06/BK6_83_Zug_Mess/836_Irv_nnv/BK6-20-160_lesefassung-nnv.pdf?__blob=publicationFile&v=2.

⁴⁷ BNetzA, Beschluss in dem Verwaltungsverfahren zur Festlegung eines Netznutzungs- und Lieferantenrahmenvertrages (Strom), BK6-13-042 v. 16.04.2015, S. 8, 17; BDEW, Anwendungshilfe zu Rechtsfragen rund um Plug-in-PV-Anlagen, 2. Aufl. 28.11.2018, S. 16; Metzger/Kelm/Fuchs/Kahles/Fietze, Analyse der Stromeinspeisung ausgeförderter Photovoltaikanlagen und Optionen einer rechtlichen Ausgestaltung des Weiterbetriebs, Oktober 2020, S. 26, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/analyse-der-stromeinspeisung-ausgeforderter>.

Netzbetreiber begründet wird⁴⁸. Sofern § 11 EEG 2023 greift, ist also kein Netznutzungsvertrag für die Einspeisung erforderlich.

Allerdings dürfte der Anspruch nach § 11 Abs. 1 EEG 2023 auf Abnahme des Stroms gegen den Netzbetreiber für das bidirektionale Laden faktisch keine Rolle spielen: Da üblicherweise zumindest nicht garantiert werden kann, dass das Elektrofahrzeug ausschließlich mit EE-Strom geladen wird, ist der dort zwischengespeicherte Strom nicht vergütungsfähig (siehe dazu näher D.III.2.b)bb)(1)). Der Anspruch aus § 11 Abs. 1 EEG 2023 umfasst hingegen nur EE-Strom, der in einer Veräußerungsform nach § 21b Abs. 1 EEG 2023 veräußert wird⁴⁹. Eine Einspeisung des im Elektrofahrzeug zwischengespeicherten Stroms über § 11 EEG 2023 scheidet daher gegenwärtig aus.

Zwar soll es seit Inkrafttreten der Änderungen des Solarpakets I möglich sein, nach § 19 Abs. 3b Abs. 1 EEG 2023 für Mischspeicher die Marktprämie, den Mieterstromzuschlag und die sonstige Direktvermarktung in Anspruch zu nehmen. Inwieweit im Elektrofahrzeug zwischengespeicherter Strom diesen drei genannten Veräußerungsformen zugeordnet werden kann, ist allerdings noch von einer entsprechenden Festlegung der BNetzA abhängig, die nach § 85d Abs. 2 EEG 2023 bis zum 30. Juni 2026 zu erwarten ist. Die Einspeisevergütung bleibt hingegen generell ausgeschlossen (siehe dazu D.III.2.b)bb)(2)). Aber auch für alle weiteren Veräußerungsformen nach § 19 Abs. 1 EEG 2023 hängt es vom genauen Inhalt der BNetzA-Festlegung zu Mischspeichern ab, ob im Elektrofahrzeug zwischengespeicherter Strom vergütungsfähig ist. Auch zukünftig dürfte also in vielen Fällen ein eigener Netznutzungsvertrag für die Einspeisung notwendig sein.

b) Konsequenzen einer unberechtigten Einspeisung

Wird im Rahmen des bidirektionalen Ladens Strom ins Netz eingespeist, muss dies

also vorab vertraglich mit dem Netzbetreiber geregelt werden.

Im Folgenden wird auf die Rechtsfolgen eingegangen, die drohen, wenn eine solche vertragliche Regelung mit dem Netzbetreiber unterbleibt. Die rechtlichen Konsequenzen einer unberechtigten Einspeisung von im Elektrofahrzeug zwischengespeichertem Strom in das Netz können verwaltungsrechtlicher und zivilrechtlicher Natur sein: Zum einen könnte die unberechtigte Einspeisung eine Ordnungswidrigkeit nach § 95 EnWG darstellen – was im Ergebnis aber abzulehnen ist. Zum anderen kann die Nichteinhaltung des Netznutzungsvertrags mit Vertragsstrafen durch die Netzbetreiber belegt sein.

aa) Keine Ordnungswidrigkeit nach § 95 EnWG

Das „wilde Einspeisen“ aus dem Elektrofahrzeug, also eine Einspeisung in ein Netz ohne entsprechende Rechtsgrundlage, stellt für sich keine Ordnungswidrigkeit dar, da die Bußgeldtatbestände in § 95 EnWG, § 86 EEG 2023 und § 29 StromNZV hierfür keinen Tatbestand enthalten⁵⁰.

Insbesondere ein Verstoß gegen Meldepflichten aus § 95 Abs. 1 Nr. 5 lit. e) i. V. m. § 111f Nr. 1 lit. a) EnWG kommt nicht in Betracht, wenn aus einem Elektrofahrzeug Strom ins Netz eingespeist wird, ohne dass dieses zuvor in der Marktstammdatenregisterverordnung (MaStRV)⁵¹ registriert wurde. Zwar sind Speicher nach § 111e Abs. 2 Nr. 1 lit. a) EnWG grundsätzlich im Marktstammdatenregister zu erfassen. Ausgenommen sind davon jedoch nach § 3 Abs. 1 Nr. 1 MaStRV i. V. m. § 2 Nr. 4 lit. e) MaStRV mobile Speicher, so dass Elektrofahrzeuge keine in der Marktstammdatenregisterverordnung zu erfassende Energieanlage darstellen. Insofern droht bei einer unberechtigten Einspeisung aus dem Elektrofahrzeug kein Verfahren wegen einer Ordnungswidrigkeit.

⁴⁸ Vgl. *Woltering*, in: Greb/Boewe/Siegberg, BeckOK EEG, 15. Ed. 2024, § 11 Rn. 1.

⁴⁹ Vgl. dazu auch *Schulz-Gardyan*, in: Baumann/Gabler/Günther, EEG, 1. Aufl. 2019, § 11 Rn. 6.

⁵⁰ Vgl. dazu auch *Metzger/Kelm/Fuchs/Kahles/Fietze*, Analyse der Stromeinspeisung ausgeförderter Photovoltaikanlagen und Optionen einer rechtlichen

Ausgestaltung des Weiterbetriebs, Oktober 2020, S. 27, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/analyse-der-stromeinspeisung-ausgeforderter>.

⁵¹ Marktstammdatenregisterverordnung vom 10. April 2017 (BGBl. I S. 842), die zuletzt durch Artikel 10 des Gesetzes vom 20. Juli 2022 (BGBl. I S. 1237) geändert worden ist.

bb) Zivilrechtliche Konsequenzen durch den Netzbetreiber

Auch wenn die unberechtigte Einspeisung keine Ordnungswidrigkeit darstellt, kann der betroffene Netzbetreiber des Anschlusses möglicherweise zivilrechtlich gegen die Einspeisung vorgehen.

(1) Vertragliche Ansprüche

Vertragliche Ansprüche scheiden jedoch zumindest nach dem Standard-Netznutzungsvertrag der BNetzA aus, da sich dieser nur auf die Entnahme bezieht (vgl. oben D.I.2.a)aa)). Der Netzbetreiber kann insofern bei einer unberechtigten Einspeisung nicht auf vertragliche Sanktionsmaßnahmen wie die Anschlusstrennung nach § 10 Nr. 3 des Netznutzungsvertrags zurückgreifen.

Denkbar wäre in diesem Zusammenhang höchstens, die unberechtigte Einspeisung als Nebenpflichtverletzung des bestehenden Netznutzungsvertrags für die Entnahme einzuordnen und so Ansprüche wegen eines Verstoßes gegen die Schutz- und Rücksichtnahmepflichten aus § 241 Abs. 2 Bürgerliches Gesetzbuch (BGB)⁵² zu begründen. Um Schadensersatzansprüche nach § 280 Abs. 1 BGB geltend zu machen, müsste allerdings der Nachweis eines durch die Pflichtverletzung, also der unberechtigten Einspeisung, kausal verursachten Schadens beim Netzbetreiber gelingen.

(2) Gesetzliche Ansprüche

Zwischen Netzbetreiber und Netznutzer besteht dem Grunde nach eine privatrechtliche Beziehung⁵³. Ein Rückgriff auf das allgemeine Zivilrecht ist daher möglich, sofern das Energierecht als „besonderes“ Zivilrecht keine abschließende Regelung für

einen bestimmten Sachverhalt getroffen hat⁵⁴.

Soweit Strommengen aus bidirektionalen Elektrofahrzeugen nicht unter das Erneuerbare-Energien-Gesetz fallen, sind nur die allgemeinen energierechtlichen Vorgaben im EnWG und den entsprechenden Verordnungen anwendbar. Wie mit einer Einspeisung ohne vertragliche Regelungen zur Netznutzung und Bilanzkreisvertrag umgegangen wird, wird in diesem Zusammenhang nicht geregelt.

Ein Rückgriff auf das allgemeine Zivilrecht ist also zulässig. Denkbar ist hier zum einen ein Anspruch des Netzbetreibers auf Unterlassung der unberechtigten Einspeisung nach § 1004 Abs. 1 BGB. Nach dieser Norm kann der Eigentümer die Beseitigung und Unterlassung einer Beeinträchtigung seines Eigentums verlangen, sofern er nicht zur Duldung verpflichtet ist. Die Nutzung des Netzes durch die Einspeisung von Strom stellt eine solche Beeinträchtigung dar, die der Netzbetreiber grundsätzlich auch nicht dulden muss⁵⁵.

In finanzieller Hinsicht kämen daneben ein deliktsrechtlicher Schadensersatzanspruch nach § 823 Abs. 1 BGB und ein bereicherungsrechtlicher Anspruch aufgrund unberechtigter Netznutzung nach § 812 Abs. 1 S. 1 Alt. 2 BGB in Betracht. Voraussetzung hierfür wären jedoch ein Nachweis des kausal entstandenen Schadens beziehungsweise des konkret durch die Netznutzung bezogenen Vorteils⁵⁶.

Zivilrechtliche Konsequenzen des Netzbetreibers sind damit zwar möglich. Über einen Anspruch auf Unterlassung der Netznutzung besteht für Schadensersatz- und bereicherungsrechtliche Ansprüche des Netzbetreibers jedoch die Hürde, dass ein individueller Nachweis des Schadens

⁵² Bürgerliches Gesetzbuch in der Fassung der Bekanntmachung vom 2. Januar 2002 (BGBl. I S. 42, 2909; 2003 I S. 738), das zuletzt durch Artikel 17 des Gesetzes vom 6. Mai 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 149) geändert worden ist.

⁵³ Sofern, wovon für das bidirektionale Laden derzeit auszugehen ist, keine gesetzliche Berechtigung zur Einspeisung nach § 11 EEG 2023 besteht, vgl. oben D.I.2.a)bb).

⁵⁴ Metzger/Kelm/Fuchs/Kahles/Fietze, Analyse der Stromeinspeisung ausgeförderter Photovoltaikanlagen und Optionen einer rechtlichen Ausgestaltung des Weiterbetriebs, Oktober 2020, S. 28,

<https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/analyse-der-stromeinspeisung-ausgefoerderter>.

⁵⁵ Metzger/Kelm/Fuchs/Kahles/Fietze, Analyse der Stromeinspeisung ausgeförderter Photovoltaikanlagen und Optionen einer rechtlichen Ausgestaltung des Weiterbetriebs, Oktober 2020, S. 29, <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/analyse-der-stromeinspeisung-ausgefoerderter>.

⁵⁶ Metzger/Kelm/Fuchs/Kahles/Fietze, Analyse der Stromeinspeisung ausgeförderter Photovoltaikanlagen und Optionen einer rechtlichen Ausgestaltung des Weiterbetriebs, Oktober 2020, S. 29 f., <https://www.umweltbundesamt.de/publikationen/analyse-der-stromeinspeisung-ausgefoerderter>.

12 Bidirektionales Laden von Elektrofahrzeugen

beziehungsweise des erlangten Vorteils zu erbringen ist.

c) Zwischenfazit

Wie oben gezeigt, können Letztverbraucher zwischengespeicherten Strom aus dem Elektrofahrzeug in der Regel nicht ohne Weiteres ins Netz einspeisen, sondern müssen vorher die Einspeisung mit dem Netzbetreiber vertraglich regeln.

Gerade für die breite Masse der Letztverbraucher, die das bidirektionale Laden nutzen wollen, stellt dies einen zusätzlichen bürokratischen Aufwand dar. Am zweckmäßigsten dürfte hier die Einschaltung eines Dienstleisters sein, der die vertragliche Regelung der Netznutzung regelt und des Weiteren die umfangreichen Pflichten erfüllt, die an die Einspeisung ins Netz geknüpft sind: Zu nennen wären hier die Bilanzierungspflichten⁵⁷ und die umfangreichen Vorgaben der BNetzA zu „Marktprozessen für erzeugende Marktlokationen (Strom) (MPES)“⁵⁸.

3. Zwischenfazit

Aktuell enthalten weder die europäischen Netzkodizes noch – auf nationaler Ebene – die Technischen Anschlussregeln (TAR) des VDE oder die Zertifizierungspflichten nach der Elektrotechnische-Eigenschaften-Nachweis-Verordnung spezifische Vorgaben zum bidirektionalen Laden. Das bedeutet, dass es mangels allgemeiner Vorgaben auf die Technischen Anschlussbedingungen der Netzbetreiber (TAB) ankommt. Jedoch steht auf europäischer Ebene eine Reform des einschlägigen Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger bevor, dessen Entwurf auch Regelungen für das bidirektionale Laden vorsieht.

Da Netznutzungsverträge in aller Regel nur die Entnahme von Strom regeln, muss die Einspeisung von Strom zusätzlich mit dem Netzbetreiber vertraglich vereinbart werden. Würde Strom ohne entsprechende Berechtigung ins Netz eingespeist werden, könnte der Netzbetreiber zivilrechtlich gegen die Einspeisung vorgehen.

II. Die Vermarktung von Strom aus dem Elektrofahrzeug

Eine wichtige Nutzungsoption für im Elektrofahrzeug zwischengespeicherten Strom kann – neben einer Optimierung des Eigenverbrauchs – auch der Verkauf des Stroms an Dritte sein. Dafür kommt sowohl vor Ort erzeugter als auch aus dem Netz bezogener Strom in Frage⁵⁹.

Der zwischengespeicherte Strom kann grundsätzlich über Strommärkte oder als Flexibilitäten im Stromsystem vermarktet werden (1.). Soll der Strom direkt an Letztverbraucher geliefert werden, sind in der Regel die Lieferantenpflichten zu beachten (2.).

1. Vermarktung über Strommärkte und als Flexibilitäten

Allgemein lässt sich festhalten, dass für Strom aus Elektrofahrzeugen grundsätzlich die gleichen Vermarktungswege offenstehen wie für Strom aus anderen Quellen. Regelmäßig dürfte hierbei die Einbindung eines Dienstleisters (in der Regel eines Aggregators, der einzelne Strommengen bündelt) sinnvoll oder gar erforderlich sein. Die Aggregation von Strommengen wird auch in Art. 20a Abs. 5 EE-RL vom europäischen Gesetzgeber explizit vorgesehen. Wird Strom über die Strombörse vermarktet, ist eine Börsenzulassung notwendig. Daneben

⁵⁷ Vgl. dazu den Standardbilanzkreisvertrag Strom der BNetzA in der ab dem 01.10.2024 gültigen Fassung, https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/1_GZ/BK6-GZ/2023/BK6-23-102/BK6_23_102_bkv_kons_lesefassung.pdf?__blob=publicationFile&v=4.

⁵⁸ BNetzA, Marktprozesse für erzeugende Marktlokationen (Strom) (MPES) – Anlage 3 zum Beschluss BK6-18-032, https://www.bundesnetzagentur.de/DE/Beschlusskammern/BK06/BK6_83_Zug_Mess/832_mpes/BK6-18-032_anlage_3_mpes.pdf?__blob=publicationFile&v=4,

vgl. dazu insgesamt auch *Eder/vom Wege/Weise*, Private Letztverbraucher als Netznutzer – Rechtliche Rahmenbedingungen und aktuelle Praxisprobleme, Versorgungswirtschaft 2014, S. 33 ff.

⁵⁹ Auf die Stromherkunft kommt es nur an, wenn der Strom als EE-Strom vermarktet werden soll, hierauf wird unter III. näher eingegangen.

kann Strom aber über den außerbörslichen OTC-Handel, etwa auch in der Gestalt von Power Purchase Agreements (PPA) vermarktet werden.

Relevant dürfte auch die Vermarktung des Stromes im Bereich der Systemdienstleistungen und Flexibilitäten sein⁶⁰. Dass Strom im Wege des bidirektionalen Ladens auch zur Erbringung von Flexibilitätsdienstleistungen verwendet werden kann, ist auch eine europäische Vorgabe, die in Art. 33 Abs. 1 EBM-RL und Art. 20a Abs. 5 EE-RL als Umsetzungsauftrag an die Mitgliedstaaten festgelegt ist.

Für die Vermarktung auf diesem Wege kommt aktuell insbesondere die Einbindung in einen Regelenergiepool in Betracht. Dass bei Inanspruchnahme der Einspeisevergütung nach § 21 Abs. 2 Nr. 2 EEG 2023 eine Vermarktung am Regelenergiemarkt ausscheidet, ist insoweit nicht relevant, da – wie noch zu zeigen sein wird (D.III.2.b)bb)) – für die im Elektrofahrzeug zwischengespeicherten Strommengen die Einspeisevergütung regelmäßig ausscheidet. Zukünftig könnten sich, etwa im Hinblick auf § 14c EnWG, der die marktgestützte Beschaffung von Flexibilitätsdienstleistungen adressiert, auch noch neue Möglichkeiten der Vermarktung ergeben. Dies betrifft sowohl den Bereich der netzbezogenen Flexibilitäten (Reagieren auf die jeweilige Netzauslastung) als auch den der stromhandelsbezogenen Flexibilitäten (Reagieren auf Preissignale an den Strommärkten).

2. Lieferantenpflichten bei der Direktlieferung an Letztverbraucher

Neben der Vermarktung über den Strommarkt ist auch eine Lieferung des Stroms ohne Zwischenhändler direkt an andere Letztverbraucher möglich. Eine solche dezentrale Vermarktung kann unter Nutzung des allgemeinen Netzes erfolgen, aber auch ohne Netznutzung, etwa durch Belieferung anderer Haushalte in demselben Mehrfamilienhaus. Solche Konstellationen sind gerade auch unter Einbindung von bidirektionalem Laden vorstellbar, etwa in der Form, dass überschüssiger Strom aus dem Elektrofahrzeug vor Ort vermarktet wird.

Auch in „kleinteiligen“ Vertragsbeziehungen, wie sie bei den häufig geringen Strommengen im Rahmen des bidirektionalen Ladens vorliegen dürften, sind jedoch rechtliche Vorgaben zu beachten. In allen Konstellationen, auch solchen hinter dem Netzverknüpfungspunkt, müssen die sogenannten Lieferantenpflichten eingehalten werden. Das Energiewirtschaftsgesetz (EnWG)⁶¹ knüpft an die Lieferung von Energie durch einen Energielieferanten an einen Letztverbraucher zahlreiche Pflichten, die in der Regel europarechtlich vorgegeben sind⁶² und dem Verbraucherschutz dienen. Sie enthalten etwa Vorgaben zur Rechnungsgestaltung und die Pflicht zur Stromkennzeichnung nach § 42 EnWG⁶³. Etwas anderes gilt allerdings, wenn Strom über den Ladepunkt direkt an ein weiteres Fahrzeug weitergegeben wird, da hier gemäß § 3 Nr. 25 EnWG⁶⁴ kein Letztverbrauch im Sinne des Energierechts vorliegt⁶⁵.

⁶⁰ Vgl. dazu auch: *Nationale Leitstelle Ladeinfrastruktur*, Bidirektionales Laden diskriminierungsfrei ermöglichen – Handlungsempfehlungen des Beirats der Nationalen Leitstelle Ladeinfrastruktur zur Umsetzung der Maßnahme 47 des Masterplans Ladeinfrastruktur II, Januar 2024, S. 43, https://nationale-leitstelle.de/wp-content/uploads/2024/03/Bidirektionales-Laden_final_240306.pdf; de Wyl/Mühe, in: Schneider/Theobald, *Recht der Energiewirtschaft*, 5. Aufl. 2021, § 24 Rn. 61; Antoni, *Rechtsfragen zu Zugang und Nutzung von Stromverteilnetzen im Kontext der Energie- und Verkehrswende*, IR 2020, S. 2 (5).

⁶¹ Energiewirtschaftsgesetz vom 7. Juli 2005 (BGBl. I S. 1970, 3621), das zuletzt durch Artikel 41 des Gesetzes vom 23. Oktober 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 323) geändert worden ist.

⁶² Vgl. zu den europäischen Versorgerpflichten Papke/Fietze, *Die „gemeinsame Nutzung“ von Strom und die Versorgerpflichten im Europarecht*, EnWZ 2023, S. 23 (24).

⁶³ Vgl. zu den Lieferantenpflichten im Einzelnen etwa Herbst, *Der Prosument als Lieferant?*, EnWZ 2022, S. 357 (358 f.); Fietze/Papke/Wimmer/Antoni/Hilpert, *Der Rechtsrahmen für regionale Peer to Peer-Energieplattformen unter Einbindung von Blockchains*, Würzburger Studien zum Umweltenergierecht Nr. 16, September 2020, S. 24 ff.; Overkamp/Schings, *Blockchain im Strom- und Verkehrssektor*, EnWZ 2019, S. 3 (5).

⁶⁴ § 3 Nr. 25 EnWG lautet wörtlich: „Letztverbraucher [sind] natürliche oder juristische Personen, die Energie für den eigenen Verbrauch kaufen; auch der Strombezug der Ladepunkte für Elektrofahrzeuge und der Strombezug für Landstromanlagen steht dem Letztverbrauch im Sinne dieses Gesetzes und den auf Grund dieses Gesetzes erlassenen Verordnungen gleich.“

⁶⁵ Vgl. zu den Regularien in dieser Konstellation: Weitzer, *Wallbox Sharing – Regulatorische Rahmenbedingungen und Hemmnisse*, EnWZ 2022, S. 387 ff.

Deshalb fallen bei diesem Stromtransfer auch keine Lieferantenpflichten an.

Die Lieferantenpflichten gelten im Übrigen unabhängig von der gelieferten Strommenge, Bagatellgrenzen für kleine Mengen sind nicht vorgesehen. Eine Ausnahme hiervon sieht seit 2024 lediglich Art. 15a Abs. 4 lit. c der EBM-RL vor, der, allerdings ausschließlich im Kontext des Energy Sharing, Haushalte mit geringer installierter Leistung⁶⁶ von den Lieferantenpflichten ausnimmt.

An der grundsätzlichen Geltung der Lieferantenpflichten dürfte auch die 2021⁶⁷ eingefügte Definition des Stromlieferanten in § 3 Nr. 31a EnWG nichts ändern. Der neue Rechtstext⁶⁸ dürfte nicht dahingehend zu verstehen sein, dass mit Einführung der Definition höhere Voraussetzungen an eine Lieferung gestellt werden, etwa die Gewerblichkeit des Lieferanten⁶⁹. Das lässt sich auch daraus ablesen, dass die Gesetzesbegründung an dieser Stelle keine Ausführungen macht⁷⁰. Es sind also bei der Weitergabe von im Elektrofahrzeug zwischengespeichertem Strom an andere Letztverbraucher die Lieferantenpflichten zu beachten.

3. Zwischenfazit

Zusammenfassend bleibt festzustellen, dass für Strom aus bidirektional ladefähigen Fahrzeugen grundsätzlich die üblichen Vermarktungswege für Strom offenstehen. Insbesondere im Bereich der Flexibilitätsvermarktung könnten hier große Potenziale entstehen. Soll zwischengespeicherter Strom direkt an Letztverbraucher geliefert werden, sind jedoch die Lieferantenpflichten zu beachten. Dies dürfte gerade für kleinere Akteure die Direktbelieferung von

Kunden verkomplizieren und regelmäßig ohne Einbindung von Aggregatoren nicht in Betracht kommen. Von den Lieferantenpflichten werden zukünftig nach Umsetzung der Elektrizitätsbinnenmarkttrichtlinie von Juni 2024 höchstens sehr begrenzte Konstellationen im Rahmen des Energy Sharing ausgenommen sein.

III. Spezielle Vorgaben für EE-Strom

Bei der Vermarktung von Strom aus einer EE-Anlage gelten grundsätzlich die allgemeinen Vorgaben, die im letzten Abschnitt dargestellt wurden. Soll der Strom jedoch über das Erneuerbare-Energien-Gesetz vergütet oder vermarktet werden, wirft das bidirektionale Laden erhebliche Probleme auf, da es eine sogenannte Mischspeicherung darstellt (1.). Diese wirkt sich sowohl auf die Möglichkeit aus, für zwischengespeicherten Strom eine EEG-Vergütung zu beziehen (2.), als auch auf die Vermarktung als EE-Strom mit Herkunftsnachweisen (3.).

1. Die Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug als Mischspeicherung

Werden in einem Speicher Grünstrom aus einer EE-Anlage und sonstiger Strom ohne eindeutige Herkunft („Graustrom“) eingespeichert, handelt es sich nicht um einen reinen Erneuerbare-Energien-Speicher (EE-Speicher), sondern um einen Mischspeicher⁷¹. Da der aus einem Mischspeicher wieder ausgespeiste Strom somit nicht mehr eindeutig als EE-Strom eingeordnet werden kann, spielt die Unterscheidung zwischen EE- und Mischspeicher im Erneuerbare-Energien-Gesetz eine wichtige Rolle.

⁶⁶ Von den Lieferantenpflichten befreit sind hierbei Haushalte mit bis zu 10,8 kW installierter Leistung und Mehrfamilienhäuser mit bis zu 50 kW, vgl. Art. 15a Abs. 4 lit. c EBM-RL.

⁶⁷ Mit dem Gesetz zur Umsetzung unionsrechtlicher Vorgaben und zur Regelung reiner Wasserstoffnetze im Energiewirtschaftsrecht vom 16. Juli 2021 (BGBl. I Nr. 47 S. 3026).

⁶⁸ „Natürliche und juristische Personen, deren Geschäftstätigkeit ganz oder teilweise auf den Vertrieb von Elektrizität zum Zwecke der Belieferung von Letztverbrauchern ausgerichtet ist“.

⁶⁹ Vielmehr dürfte die Definition an diesem Punkt nur klarstellend auf die Abgrenzung von Stromlieferungen

als Nebentätigkeit (bspw. bei Vermietung eines Hotelzimmers) hinweisen.

⁷⁰ BT-Drs. 19/27453, S. 90: „In Anlehnung an die Definition des Gaslieferanten in § 3 Nummer 19b wird nun auch eine Definition des Stromlieferanten eingefügt.“

⁷¹ Der Begriff „Mischspeicher“ wird zwar nicht im Erneuerbare-Energien-Gesetz selbst verwendet, wird in der Praxis jedoch häufig gebraucht, vgl. etwa *Clearingstelle EEG*, Empfehlung 2016/12 – Anwendungsfragen zu Speichern im EEG, 23.01.2017, S. 3, https://www.clearingstelle-ee-g-kwkg.de/sites/default/files/Empfehlung_2016_12.pdf.

Stationäre wie mobile Speicher sind dann als Mischspeicher einzuordnen, wenn sie neben EE-Strom auch Strom aus dem Netz zwischenspeichern. Eine vollständige Abkoppelung vom Netzbezug ist bei Elektrofahrzeugen kaum vorstellbar, da regelmäßig der Bedarf bestehen wird, das Fahrzeug mit Strom aus dem Netz zu laden, sei es am eigenen Netzanschluss, an öffentlichen Ladensäulen oder beim Arbeitgeber. Damit dürften Elektrofahrzeuge faktisch immer Mischspeicher darstellen.

Das Erneuerbare-Energien-Gesetz ordnet Strom aus Mischspeichern je nach Regelungsgegenstand unterschiedlich ein. Teilweise wird die Bewertung als EE-Strom pauschal ausgeschlossen, teilweise kommt es auf die messtechnische Abgrenzbarkeit von EE- und Graustrom an.

2. EEG-Vergütung bei Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug

Werden Elektrofahrzeuge mit EE-Strom, etwa aus PV-Anlagen geladen (zu den Konstellationen siehe a), die nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz gefördert werden, stellen sich besondere Rechtsfragen: Durch das bidirektionale Laden eröffnet sich die Möglichkeit, diesen im Elektrofahrzeug gespeicherten Strom in Zeiten geringer Stromerzeugung oder Netzauslastung ins Netz einzuspeisen. Hier ergibt sich allerdings das Problem, dass für diesen Strom keine EEG-Vergütung bezogen werden kann (b)). Davon zu unterscheiden ist die Frage, wie sich das bidirektionale Laden zu der EEG-Vergütung für die nicht zwischengespeicherten Mengen verhält (c)).

a) Einschlägige Konstellationen

Die Frage nach der EEG-Vergütung stellt sich für das bidirektionale Laden nur dann, wenn das Elektrofahrzeug mit Strom aus einer nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz förderfähigen EE-Anlage beladen wird. Im Einzelnen bedeutet das, dass der Strom zunächst in einer EE-Anlage im Sinne von

§ 3 Nr. 1 EEG 2023 erzeugt worden sein muss.

Darüber hinaus muss ein Anspruch auf Förderung nach den §§ 19 ff. EEG 2023 bestehen, der in Form von Marktprämie, Einspeisevergütung oder Mieterstrom vorliegen kann. Im Falle von Marktprämie und Einspeisevergütung muss der Strom ins Netz eingespeist werden⁷², im Falle von Mieterstrom ohne Durchleitung durch das Netz in räumlicher Nähe zur Erzeugung verbraucht werden (§ 21 Abs. 3 S. 1 EEG 2023). Mithin handelt es sich bei Marktprämie und Einspeisevergütung immer um Vehicle-to-Grid-Konstellationen. Beim Mieterstrom liegen hingegen am ehesten Vehicle-to-Home-Konstellationen vor, da Erzeugung und Zwischenspeicherung hinter dem Netzverknüpfungspunkt stattfinden müssen.

b) Keine EEG-Vergütung für in einem Elektrofahrzeug zwischengespeicherten Strom

Ist EE-Strom förderfähig, so ist die Zwischenspeicherung grundsätzlich unschädlich für den Erhalt der Förderung (aa)). Wird dieser Strom allerdings im Elektrofahrzeug zwischengespeichert, wirft vor allem ein Faktor besondere Rechtsfragen auf: Da Elektrofahrzeuge regelmäßig nicht nur mit Strom aus einer eigenen Erzeugungsanlage beladen werden, sondern auch mit Netzstrom, sind sie als Mischspeicher einzustufen (siehe oben D.III.1.). Diese Mischspeicherung stellt in vielen Fällen einen Ausschlussgrund für eine Vergütung nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz dar (bb)).

aa) Allgemeine Regeln zum Erhalt der EEG-Vergütung bei Zwischenspeicherung des Stroms

Wird EE-Strom zwischengespeichert, kommt der Strom bei der Ausspeisung nicht direkt aus einer Erzeugungsanlage. Ein möglicher Vergütungsanspruch ergibt sich daher nicht allein aus § 19 Abs. 1 EEG 2023.

⁷² Die Einspeisung ins Netz setzt § 20 EEG 2023 für die Marktprämie stillschweigend voraus (vgl. dazu auch Hennig/Ekardt, in:

Frenz/Müggenborg/Cosack/Hennig/Schomerus, EEG, 5. Aufl. 2018, § 20 Rn. 12), für die Einspeisevergütung vgl. § 21 Abs. 2 Nr. 1 EEG 2023.

(1) Kein Anspruch des Speichers selbst als „Anlage“ im Sinne des § 3 Nr. 1 Hs. 2 EEG 2023

Ein Vergütungsanspruch für zwischengespeicherten Strom lässt sich nicht schon allein von der Ausspeisung aus dem Speicher herleiten: Zwar stellt § 3 Nr. 1 Hs. 2 EEG 2023 die Fiktion auf, dass Speicher als „Anlagen“ gelten, wovon auch mobile Batteriespeicher erfasst sind⁷³. Dies bedeutet aber nicht, dass Speichern, die EE-Strom zwischenspeichern, selbst ein Vergütungsanspruch nach §§ 19 ff. EEG 2023 zugeordnet wird. Denn § 19 Abs. 1 EEG 2023 geht davon aus, dass der vergütungsfähige Strom aus „Anlagen, in denen ausschließlich erneuerbare Energien oder Grubengas eingesetzt werden“, stammt und nimmt damit unmittelbar Bezug auf den Primärenergieträger, aus dem der förderfähige Strom hergestellt wurde⁷⁴. Diese Anforderung erfüllt ein Stromspeicher jedoch nicht, da die Stromerzeugung hier mit zuvor eingespeichertem Strom erfolgt und nicht unmittelbar mittels eines der förderfähigen Primärenergieträger – auch wenn der eingespeicherte Strom aus erneuerbaren Energien gewonnen wurde⁷⁵.

(2) Kein Erhalt des ursprünglichen Anspruchs über die Speicherdefinition in § 3 Nr. 15d EnWG

Mit der geänderten Definition der Energiespeicheranlage im Energiewirtschaftsgesetz stellt sich allerdings die Frage, ob damit auch im Erneuerbare-Energien-Gesetz die Zwischenspeicherung noch als „Verbrauch und Erzeugung“ einzuordnen ist.

Seit Juli 2023⁷⁶ definiert § 3 Nr. 15d⁷⁷ EnWG eine Energiespeicheranlage als „Anlage in einem Elektrizitätsnetz, mit der die endgültige Nutzung elektrischer Energie auf einen späteren Zeitpunkt als den ihrer Erzeugung verschoben wird oder mit der die Umwandlung elektrischer Energie in eine speicherbare Energieform, die Speicherung solcher Energie und ihre anschließende Rückumwandlung in elektrische Energie oder Nutzung als ein anderer Energieträger erfolgt“. Konsequenterweise angewendet würde dies bedeuten, dass die Erneuerbare-Energien-Eigenschaft auch bei einer Zwischenspeicherung erhalten bliebe und damit auch der Vergütungsanspruch weiter bestünde⁷⁸.

Allerdings hat die neue Speicherdefinition im Energiewirtschaftsgesetz keine Auswirkungen auf die Einordnung von Speichervorgängen im Erneuerbare-Energien-Gesetz, denn letzteres enthält speziellere Regelungen⁷⁹. Insofern sind Begriffsdefinitionen des Energiewirtschaftsgesetzes nicht ohne Weiteres auf das Erneuerbare-Energien-Gesetz anwendbar. Da das Erneuerbare-Energien-Gesetz den Begriff „Energiespeicheranlage“ in den hier relevanten Vorschriften §§ 3 und 19 EEG 2023 nicht verwendet, besteht kein Anknüpfungspunkt, die Begriffsdefinition in diesem Kontext anzuwenden.

Insofern gilt im Erneuerbare-Energien-Gesetz ausweislich der Gesetzesbegründung weiterhin, dass „Ein- und Ausspeicherung (...) als getrennte Sachverhalte bewertet werden: die Einspeicherung als Letztverbrauch des Speichers, die Ausspeicherung

⁷³ Schumacher, in: Säcker, Berliner Kommentar zum Energierecht, 4. Aufl. 2018, § 3 EEG Rn. 28.

⁷⁴ Vgl. dazu auch Sailer, Das Recht der Energiespeicherung am Beispiel von Elektrizität, in: Müller, 20 Jahre Recht der Erneuerbaren Energien, 2012, S. 777 (795 f.).

⁷⁵ Vgl. dazu Sailer, Die Energiespeicherung im EEG 2014, in: Busch/Kaiser, Erneuerbare erfolgreich ins Netz integrieren durch Pumpspeicherung, 2014, S. 115 (116 f.); Sauer/Todorovic, Die Förderfähigkeit von EE-Strom nach gemeinsamer Zwischenspeicherung mit konventionell erzeugtem Strom, EWeRK 2016, S. 306 (307 f.); vgl. auch Clearingstelle EEG, Empfehlung 2016/12 – Anwendungsfragen zu Speichern im EEG, 23.01.2017, Rn. 110, https://www.clearingstelle-eeg-kwkg.de/sites/default/files/Empfehlung_2016_12.pdf.

⁷⁶ Für diese Änderung wurde ein späteres Inkrafttreten vorgesehen, vgl. Art. 9 Abs. 3 des Gesetzes zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts im Zusammenhang mit dem Klimaschutz-Sofortprogramm und zu

Anpassungen im Recht der Endkundenbelieferung vom 19. Juli 2022 (BGBl. 2022 I Nr. 28 S. 1214).

⁷⁷ Eingeführt durch Art. 1 Nr. 2 a) des Gesetzes zur Änderung des Energiewirtschaftsrechts im Zusammenhang mit dem Klimaschutz-Sofortprogramm und zu Anpassungen im Recht der Endkundenbelieferung vom 19. Juli 2022 (BGBl. 2022 I Nr. 28, S. 1214).

⁷⁸ Welche Auswirkungen die neue Definition tatsächlich hat, ist noch unklar. Vgl. dazu auch BNetzA, Regelungen zu Stromspeichern im deutschen Strommarkt, März 2021, S. 8 f., https://www.bundesnetzagentur.de/SharedDocs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/ErneuerbareEnergie/Speicherpapier.pdf?__blob=publicationFile&v=5; sowie Bentke/Valentin/Ekardt, Stromspeicher im Energiesystem der Zukunft – Zeit für einen passenden Rechtsrahmen, ZNER 2023, S. 218 (221).

⁷⁹ Vgl. BT-Drs. 16/8148, S. 38; BT-Drs. 15/2864, S. 21; Sailer/Kantenwein, in: Reshöft/Schäfermeier, EEG, 4. Aufl. 2014, Einleitung Rn. 2.

als Stromerzeugung des Speichers“⁸⁰. Da das Erneuerbare-Energien-Gesetz mithin davon ausgeht, dass durch die Zwischenspeicherung ein neuer Erzeugungsprozess zwischengeschaltet wird, ist der vom Speicher „erzeugte“ Strom nicht ohne Weiteres förderfähig, da er nicht aus einer EE-Anlage im Sinne des § 19 Abs. 1 EEG 2023 stammt (siehe oben D.III.2.b)aa)(1))⁸¹.

(3) Erhalt des Förderanspruchs über § 19 Abs. 3 EEG 2023

Allerdings existiert mit § 19 Abs. 3 EEG 2023 ein Mechanismus, der den Förderanspruch nach § 19 Abs. 1 EEG 2023 erhält: Demnach besteht der Anspruch auch, wenn der Strom vor der Einspeisung in ein Netz zwischengespeichert worden ist.

Eine Voraussetzung für den Förderanspruch ist, dass Erzeugungsanlage und Speicher hinter demselben Netzverknüpfungspunkt liegen⁸². Umgekehrt scheidet eine Förderung aus, wenn der EE-Strom auf dem Weg zum Ladepunkt durch das allgemeine Netz geleitet wird.

bb) Besteht der Förderanspruch auch bei Mischspeicherung?

Die entscheidende Frage ist vorliegend jedoch, ob § 19 Abs. 3 EEG 2023 auch bei der Zwischenspeicherung in einem Mischspeicher erhalten bleibt. Ob der Anspruch auf die Förderung nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz nur bei Speicherung in einem reinen EE-Speicher besteht oder ob eine anteilige Vergütung der im Mischspeicher zwischengespeicherten

EE-Strommengen möglich ist, ging bislang aus dem Wortlaut des § 19 Abs. 3 EEG 2023⁸³ nicht ganz klar hervor⁸⁴. In der Rechtspraxis wurde die Norm jedoch überwiegend so ausgelegt, dass keine Mischspeicherung zulässig sei⁸⁵.

Mittlerweile hat sich allerdings der Gesetzgeber im Rahmen des sogenannten Solarpakets I des Themas angenommen und Regelungen zur Mischspeicherung im Rahmen der EEG-Förderung eingefügt. Dabei wird zunächst klargestellt, dass § 19 Abs. 3 EEG 2023 ausschließlich für Stromspeicher gelten soll, in denen „innerhalb eines Kalenderjahres ausschließlich Strom aus erneuerbaren Energien oder Grubengas zwischengespeichert wird“, also nur für reine EE-Stromspeicher⁸⁶.

Nach Absatz 3 wurden die Absätze 3a und 3b eingefügt, die verschiedene Modelle für den Betrieb eines Mischspeichers vorsehen. Für das bidirektionale Laden erscheint jedoch allenfalls Absatz 3b einschlägig, da Absatz 3a einen Wechselbetrieb mit Grün- und Graustrom vorsieht, der monatlich (Absatz 3a Sätze 1-3), perspektivisch sogar jederzeit (Absatz 3a Satz 4), möglich sein soll⁸⁷. Da für den Wechsel aber ein Nachweis der vollständigen Entleerung des Speichers zu erbringen ist, ist ein solcher Wechselbetrieb für das bidirektionale Laden unter anderem deshalb wohl kaum praktikabel. Absatz 3b soll hingegen eine echte Mischspeicherung mit gleichzeitiger Einspeisung von EE- und Graustrom ermöglichen und erscheint damit auch für das bidirektionale Laden interessant.

⁸⁰ BT-Drs. 18/19668, S. 145, so auch *Hennig/von Bredow/Valentin*, in: *Frenz/Müggenborg/Cosack/Hennig/Schomerus*, EEG, 5. Aufl. 2018, § 3 Rn. 235.

⁸¹ *Lehnert/Thomas*, in: *Altrock/Oschmann/Theobald*, EEG, 4. Aufl. 2013, § 16 Rn. 47.

⁸² Vgl. dazu BT-Drs. 17/6071, S. 65 f.

⁸³ § 19 Abs. 1 S. 1 EEG 2023 a. F.: „Der Anspruch nach Absatz 1 besteht auch, wenn der Strom vor der Einspeisung in ein Netz zwischengespeichert worden ist.“

⁸⁴ Vgl. dazu *Hennig/Ekardt*, in: *Frenz/Müggenborg/Cosack/Hennig/Schomerus*, EEG, 5. Aufl. 2018, § 19 Rn. 23; *Sauer/Todorovic*, Die Förderfähigkeit von EE-Strom nach gemeinsamer Zwischenspeicherung mit konventionell erzeugtem Strom, EWeRK 2016, S. 306 (308).

⁸⁵ *Clearingstelle EEG*, Empfehlung 2016/12 – Anwendungsfragen zu Speichern im EEG, 23.01.2017, Rn. 100 ff., <https://www.clearingstelle-ee->

[kwkg.de/sites/default/files/Empfehlung_2016_12.pdf](https://www.kwkg.de/sites/default/files/Empfehlung_2016_12.pdf); *BNetzA*, Hinweis 2019/1 – EE-Stromspeicher: Registrierungspflichten, Amnestie, Förderung und Abgrenzung, 19.12.2019, https://www.bundesnetzagentur.de/Shared-Docs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/ErneuerbareEnergien/Hinweispaapiere/Stromspeicher.pdf?__blob=publicationFile&v=1.

⁸⁶ Vgl. dazu auch *Bentke/Hennig*, Hindernisse für Multi-Use-Speicher – Teil 3: Das Solarpaket und der Entwurf einer Stromsteuerreform, ZNER 2024, S. 99 (99 f.).

⁸⁷ Vgl. dazu näher: *Müller*, Stellungnahme zum Solarpaket I, AS-Drs. 20(25)601, https://www.bundestag.de/resource/blob/999460/b07dbeb568fb95b8ee83f4751c815e10/Stellungnahme_des_Dr_Thorsten_Mueller_Stiftung_Umweltenergierecht.pdf; *Bentke/Hennig*, Hindernisse für Multi-Use-Speicher – Teil 3: Das Solarpaket und der Entwurf einer Stromsteuerreform, ZNER 2024, S. 99 (100).

(1) Ausschluss der Einspeisevergütung bei Mischspeicherung

Allerdings schließen Absatz 3a und 3b den Anspruch auf Einspeisevergütung für die Mischspeicherung aus. Übertragen auf das bidirektionale Laden bedeutet dies, dass für im Elektrofahrzeug zwischengespeicherten Strom nur die Marktprämie und der Mieterstromzuschlag bezogen werden könnten. Betreiber kleinerer Anlagen, also typischerweise von PV-Aufdachanlagen, können hingegen ihren erzeugten Strom vor der Einspeisung ins Netz nicht im Elektrofahrzeug zwischenspeichern, sofern sie ihren Vergütungsanspruch für diese Strommengen nicht verlieren wollen.

Zum Ausschluss der Einspeisevergütung äußert sich der Gesetzgeber in der Gesetzesbegründung nur im Zusammenhang mit Absatz 3a, in dem der Wechselbetrieb von Mischspeichern geregelt ist. Dort heißt es, dass die bestehenden Lösungen der Netzbetreiber zur Bilanzierung und Wälzung der Strommengen in der Einspeisevergütung nicht auf häufig wechselnde Anlagen ausgelegt seien. Ergänzend führt die Gesetzesbegründung dazu aus:

„Der Mehraufwand der Entwicklung entsprechender Lösungen ist auch nicht erforderlich, da bei Nutzung der Einspeisevergütung eine Zwischenspeicherung des Stroms für die Anlagen- und Speicherbetreiber keinen wirtschaftlichen Mehrwert hätte. Denn die Einspeisevergütung wird unabhängig vom Marktpreis für jede eingespeiste Menge gezahlt – eine zeitliche Verlagerung durch Zwischenspeicherung würde mithin nur die Vergütung mindern, da aufgrund der Speicherverluste eine geringere Menge eingespeist würde.“⁸⁸

Die Begründung stützt sich also ausschließlich auf die Perspektive der Anlagenbetreiber. Nicht angesprochen wird hingegen der mögliche Nutzen, die Speicher als Flexibilitätsoptionen für das Stromsystem

haben können. Auch wird dabei ausgeblendet, dass Speicherbetreiber unter Umständen durchaus ein Interesse an einer Mischspeicherung haben können: In Betracht käme etwa die Nutzung des Speichers zur Vermeidung der Spitzenkappung nach § 9 Abs. 2 S. 1 Nr. 3 EEG 2021⁸⁹, die für Anlagen mit einer Leistung von über 7 kW fortgilt (vgl. § 100 Abs. 3a EEG 2023). Insgesamt bleibt festzuhalten, dass die aktuelle Regelung in § 19 Abs. 3a und 3b EEG 2023 keine Anreize für Anlagenbetreiber setzt, eine weitere Integration von Kleinspeichern in das Stromsystem voranzutreiben⁹⁰.

(2) Zukünftige Festlegung der BNetzA zur Bestimmung des förderfähigen Stromanteils

Wie festgestellt, können also lediglich Anlagen, die die Marktprämie oder den Mieterstromzuschlag beziehen, Strom in einem Mischspeicher zwischenspeichern, ohne den Anspruch auf EEG-Vergütung zu verlieren. Für diese Fallgruppen gilt, dass der vergütungsfähige Stromanteil von anderen Strommengen abzugrenzen ist.

Wie die Abgrenzung der Strommengen im Detail zu erfolgen hat, soll nach § 19 Abs. 3b S. 1 und 2 EEG 2023 die BNetzA im Rahmen einer Festlegung gemäß dem ebenfalls neu eingefügten § 85d EEG 2023 bestimmen. Dies soll „im Benehmen mit dem Bundesamt für Sicherheit in der Informationstechnik und der Physikalisch-Technischen Bundesanstalt“ erfolgen. Die Festlegung hat die BNetzA gemäß § 85d Abs. 2 EEG 2023 zum 30. Juni 2026 zu treffen.

Nach § 85d Abs. 1 Nr. 4 EEG 2023 soll die BNetzA dabei regeln, wie der förderfähige Anteil der zwischengespeicherten Strommenge zu bestimmen und nachzuweisen ist. Insbesondere wird ihr dabei aufgetragen, den Umgang mit Speicherverlusten und Eigenverbrauchsmengen zu regeln (Nr. 4 lit. a) und ein standardisiertes und automatisiertes Verfahren für die Ermittlung und Verarbeitung der erforderlichen Werte zu etablieren, wobei hinsichtlich erforderlicher Messwerte die mess- und

⁸⁸ Änderungsantrag der Fraktionen SPD, BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN und FDP zum Entwurf eines Gesetzes zur Änderung des Erneuerbare-Energien-Gesetzes und weiterer energiewirtschaftsrechtlicher Vorschriften zur Steigerung des Ausbaus photovoltaischer Energieerzeugung, BT-Drs. 20/8657; AS-Drs. 20(25)593, S. 129.

⁸⁹ In der am 31.12.2022 geltenden Fassung.

⁹⁰ Vgl. dazu auch: Müller, Stellungnahme zum Solarpaket I, AS-Drs. 20(25)601, https://www.bundestag.de/resource/blob/999460/b07dbeb568fb95b8ee83f4751c815e10/Stellungnahme_des_Dr_Thorsten_Mueller_Stiftung_Umweltenergierecht.pdf.

eichrechtlichen Anforderungen zu beachten sind (Nr. 4 lit. b).

Es bleibt abzuwarten, ob und wenn ja, welche Regelungen die Festlegung der BNetzA dabei für die Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug treffen wird. Denn hier bestehen gegenüber stationären Speichern gewisse Besonderheiten: Bei stationären Speichern kann der Anteil von aus dem Mischspeicher ausgespeistem EE-Strom bei einer entsprechenden Erfassung aller relevanten Messwerte im Wege der Saldierung rechnerisch ermittelt werden. Bei einer Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug kann zwar mittels Saldierung am Ladepunkt festgestellt werden, wieviel Strom aus der betreffenden EE-Anlage über den Ladepunkt eingespeist und wieviel Strom aus dem Elektrofahrzeug ausgespeist wurde. Jedoch ergibt sich aus dieser Saldierung nicht automatisch, dass der zurückgespeiste Strom aus einer vergütungsfähigen Anlage stammt – schließlich kann der geladene EE-Strom verbraucht und das Fahrzeug andernorts geladen worden sein. Am Ladepunkt lässt sich somit rechnerisch nicht ermitteln, inwieweit der zwischengespeicherte Anlagenstrom verbraucht wurde und welche Mengen Drittstrom andernorts geladen wurden.

Durch Verbrauch und Laden an anderen Ladepunkten (etwa öffentlichen Ladesäulen) findet also ein Austausch von Strommengen statt, der messtechnisch am Ladepunkt nicht erfasst wird. Deshalb sind Missbrauchsfälle denkbar, indem nicht förderfähiger Strom aus einer anderen Quelle bezogen wird und dafür eine EEG-Vergütung geltend gemacht wird. Ein Missbrauch ist allerdings nur dann zu erwarten, wenn der Preis für den Bezugsstrom niedriger als der Zahlungsanspruch nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz ist. Eine künftige Festlegung der BNetzA müsste hier also einen Weg finden, mit dieser Lücke bei den Messwerten umzugehen. Hier ist fraglich, ob es in Bezug auf mobile Speicher überhaupt gelingen kann, den nach § 19 Abs. 3b EEG

2023 maßgeblichen förderfähigen Anteil bestimmen zu können.

Angesichts dieser Schwierigkeiten bei der Abgrenzung ist auch die Nutzung der im Elektrofahrzeug zum Ladeverhalten gespeicherten Daten denkbar. Hier wäre allerdings zunächst die technische Umsetzbarkeit zu prüfen. Auch müsste die Erhebung der Daten den rechtlichen Anforderungen an die Messung genügen, die unter anderem das Mess- und Eichgesetz (MessEG)⁹¹ vorgibt (siehe auch c)). Vor allem stellt sich aber die Frage, ob die Implementierung eines Systems, das die Fahrzeugdaten für die Energiewirtschaft zur Verfügung stellt, mit Blick auf die Ermittlung des EE-Anteils den Entwicklungsaufwand rechtfertigt, da das Stromsystem im nächsten Jahrzehnt ohnehin fast vollständig auf erneuerbaren Energien basieren soll⁹².

c) EEG-Vergütung für den nicht im Elektrofahrzeug zwischengespeicherten Strom bei entsprechender Abgrenzung

Von der Thematik der Vergütung des im Mischspeicher zwischengespeicherten Stroms zu unterscheiden ist die Frage, inwiefern der direkt aus der EE-Anlage ins Netz eingespeiste⁹³ Strom förderfähig ist beziehungsweise bleibt, wenn die EE-Anlage zeitweise mit einem bidirektional ladefähigen Fahrzeug kombiniert wird. Auch nach einer entsprechenden Festlegung der BNetzA nach § 85d EEG 2023 wird diese Frage relevant bleiben, zumindest für die Abgrenzung von rückgespeistem nicht erneuerbarem Strom und für Anlagen in der Einspeisevergütung.

Aus dem Erneuerbare-Energien-Gesetz lassen sich keine Anhaltspunkte entnehmen, dass die Förderung des nicht zwischengespeicherten Stroms verloren geht, wenn die Anlage mit einem Mischspeicher verbunden ist. Die Regelung des § 11 Abs. 2 EEG 2023 zeigt vielmehr, dass der Gesetzgeber es für grundsätzlich zulässig erachtet, dass förderfähiger Strom am Netzanschlusspunkt zusammen mit anderen Strommengen an den Netzbetreiber weitergegeben

⁹¹ Mess- und Eichgesetz vom 25. Juli 2013 (BGBl. I S. 2722, 2723), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 27. Januar 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 26) geändert worden ist.

⁹² Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz, Unser Strommarkt für die Energiewende,

<https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Dossier/strommarkt-der-zukunft.html>.

⁹³ Im Fall von Mieterstrom: der an Dritte weitergegebene Strom.

wird. Dieser Gedanke lässt sich auch in der Regelung des § 19 Abs. 3b EEG 2023 erkennen, der die Mischspeicherung zukünftig zulässt.

Sofern der beim bidirektionalen Laden zwischengespeicherte Strom nicht selbst förderfähig ist, bedeutet dies aber, dass die unterschiedlichen Strommengen – der Strom aus dem Elektrofahrzeug und der EE-Anlage – voneinander abgegrenzt werden müssen. Dies ist immer dann notwendig, wenn zusätzlich zu einer EE-Anlage ein bidirektionaler Ladepunkt hinter dem Netzanschluss installiert wird, da so immer zumindest potenziell die Möglichkeit besteht, nicht förderfähigen Strom als EE-Anlagenstrom einzuspeisen.

Soll Strom aus der Erzeugungsanlage und einem Elektrofahrzeug auch für die Eigenversorgung zur Verfügung stehen, ist der zwischengespeicherte Strom messtechnisch durch entsprechende Zählpunkte zu erfassen; Berücksichtigung müssten dabei auch Speicherverluste finden, die rechnerisch anteilig ermittelt werden könnten⁹⁴. Dies gilt nur dann nicht, wenn die EE-Anlage oder der Ladepunkt über einen eigenen Netzanschlusspunkt messtechnisch erfasst sind oder wenn ohnehin eine separate Erfassung der Erzeugung für die Volleinspeisung nach § 48 Abs. 2a EEG 2023 erfolgt.

Die aufwändigere messtechnische Erfassung in Eigenverbrauchskonstellationen dürfte eine nennenswerte Hürde für die Kombination einer Erzeugungsanlage mit bidirektionalem Laden darstellen, da für die zusätzlichen Zählpunkte entsprechende Kosten anfallen. Da es sich bei der messtechnischen Abgrenzung um eine Verwendung im geschäftlichen Verkehr im Sinne von § 1 Abs. 2 Nr. 1 Mess- und Eichverordnung⁹⁵ handelt, sind nach der derzeitigen Rechtslage auch die Vorgaben des Mess- und Eichrechts einzuhalten. Dies bedeutet insbesondere, dass alle technischen Voraussetzungen nach § 31 Abs. 2 Nr. 1 i. V. m. § 6 Abs. 2 MessEG einzuhalten sind und

mithin insbesondere keine ungeeichten Zähler verwendet werden können (§ 31 Abs. 2 Nr. 3 MessEG).

d) Zwischenfazit

Dass das Erneuerbare-Energien-Gesetz 2023 nun durch die mit dem Solarpaket I eingefügten Änderungen Regelungen zur Mischspeicherung enthält, ist grundsätzlich zu begrüßen. Allerdings scheint der Fokus bei der Neuregelung eher auf Großspeichern gelegen zu haben. Für das bidirektionale Laden dürften sich hingegen die Auswirkungen der Novelle in sehr engen Grenzen halten: Durch den Ausschluss der Einspeisevergütung fehlt im Erneuerbare-Energien-Gesetz 2023 weiterhin eine Regelung, die im Haushaltsbereich eine Kombination der eigenen PV-Anlage und einem bidirektionalen Fahrzeug ermöglicht. Wollen Anlagenbetreiber in der Einspeisevergütung überschüssigen Strom nach der Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug ins Netz einspeisen, müssen sie hierzu einen vom Erneuerbare-Energien-Gesetz unabhängigen Vermarktungsweg wählen. Lediglich für Anlagenbetreiber, die die Marktpremie oder den Mieterstromzuschlag beziehen, könnte der Bezug der EEG-Vergütung ermöglicht werden, abhängig von den konkreten Vorgaben in der Festlegung der BNetzA nach § 85d EEG 2023. Es ist aber ungeklärt, wie eine – nach dem Gesetz geforderte – Abgrenzung der Strommengen mit so geringem Aufwand gelingen kann, dass eine wirtschaftlich ausreichend attraktive und unbürokratische Lösung gefunden wird.

3. Herkunftsnachweise für zwischengespeicherten Fahrzeugstrom

Wird für EE-Strom keine EEG-Förderung bezogen, so kann – zumindest im Grundsatz – die grüne Stromherkunft mittels Herkunftsnachweisen wirtschaftlich verwertet werden.

⁹⁴ Vgl. dazu *BDEW*, Stellungnahme zum Empfehlungsverfahren 2016/12 der Clearingstelle EEG – „Anwendungsfragen zu Speichern im EEG 2014“, 22.06.2016, S. 23, <https://www.clearingstelle-eeg-kwkg.de/sites/default/files/Stellungnahme%20des%20BDEW%20%28vom%2022.%20Juni%202016%29.pdf>.

⁹⁵ Mess- und Eichverordnung vom 11. Dezember 2014 (BGBl. I S. 2010, 2011), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 26. Oktober 2021 (BGBl. I S. 4742) geändert worden ist.

a) Allgemeine Vorgaben zur Ausstellung von Herkunftsnachweisen bei Zwischenspeicherung

Soll Strom aus einer eigenen EE-Anlage zunächst im Elektrofahrzeug zwischengespeichert und dann ins Netz eingespeist werden, stellt sich die Frage, ob für diesen Strom Herkunftsnachweise beantragt werden können. Die Vermarktung von Strom mittels Herkunftsnachweisen ist vor allem für Betreiber von EE-Anlagen interessant, die – etwa, weil die Anlage ausgefördert ist⁹⁶ – keine Förderung nach dem Erneuerbare-Energien-Gesetz mehr beziehen, da das deutsche Recht mit dem sogenannten Doppelvermarktungsverbot gemäß § 80 Abs. 2 EEG 2023 ein Nebeneinander von Herkunftsnachweisen und Förderung ausschließt⁹⁷.

Normiert sind Herkunftsnachweise in § 79 EEG 2023. Sie werden nach § 3 Nr. 29 EEG 2023 ausschließlich für die Stromkennzeichnung eingesetzt und dienen dem Zweck, die schwer greifbare „grüne Eigenschaft“ von EE-Strom gegenüber Letztverbrauchern zu dokumentieren und auf dem Strommarkt handelbar zu machen – auch separat von der Strommenge, für die sie ursprünglich ausgestellt wurden⁹⁸.

Wird Strom allerdings zwischen Erzeugung und Netzeinspeisung in einer EE-Anlage zwischengespeichert, ist zunächst zu klären, auf welchen Zeitpunkt für die Ausstellung der Herkunftsnachweise abzustellen ist: auf den Zeitpunkt der Erzeugung oder den der Einspeisung in das Netz. Das Erneuerbare-Energien-Gesetz trifft hierzu zunächst keine eindeutige Aussage⁹⁹, wie sich

bei einer Zusammenschau der diesbezüglichen Normen zeigt.

So stellt die Definition des Herkunftsnachweises in § 3 Nr. 29 EEG 2023 lediglich darauf ab, dass eine bestimmte Strommenge erzeugt wurde. Als weitere Anforderung bestimmt jedoch die materielle Regelung des § 79 Abs. 5 S. 1 EEG 2023, dass „Herkunftsnachweise (...) jeweils für eine erzeugte und an Letztverbraucher gelieferte Strommenge (...) ausgestellt“ werden. Zwar könnte auch ein Speicher unter Umständen als ein solcher Letztverbraucher eingeordnet werden und der Herkunftsnachweis insofern theoretisch schon vor der Zwischenspeicherung ausgestellt werden¹⁰⁰. Dagegen spricht jedoch die Regelung in § 12 Abs. 5 Herkunftsnachweis- und Regionalnachweis-Durchführungsverordnung (HkRNDV)¹⁰¹, die explizit die Ausstellung von Herkunftsnachweisen für Speicher regelt; § 12 Abs. 5 S. 1 HkRNDV stellt hierfür auf die vom Speicher ins Netz eingespeisten Strommengen ab¹⁰². Diese spezielle Regelung zu Herkunftsnachweisen für Speicher verdeutlicht, dass eine Zwischenspeicherung vor dem Netz nicht als Letztverbrauch im Sinne des § 79 Abs. 5 S. 1 EEG 2023 verstanden werden kann. Relevanter Anknüpfungspunkt für die Ausstellung der Herkunftsnachweise dürfte daher der Zeitpunkt der Erzeugung sein.

b) Keine Herkunftsnachweise bei Mischspeicherung

Wird Strom, für den Herkunftsnachweise ausgestellt werden sollen, in einem Mischspeicher zwischengespeichert, geht die Erneuerbare-Energien-Eigenschaft des Stroms verloren und kann nicht

⁹⁶ Zu beachten ist in diesem Zusammenhang, dass Betreiber von Anlagen in der Einspeisevergütung nach § 25 Abs. 2 EEG 2023 auch nach Förderende bis 31.12.2032 eine modifizierte Einspeisevergütung erhalten können, die allerdings auf den Marktwert des Stroms begrenzt ist, § 53 Abs. 4 EEG 2023.

⁹⁷ Der Bezug von Herkunftsnachweisen ist auch für Strom aus Anlagen ausgeschlossen, die ihren Strom im Rahmen der „unentgeltlichen Abnahme“ nach § 21 Abs. 1 S. 1 Nr. 2 EEG 2023 vermarkten, vgl. BT-Drs. 20/8657, S. 98.

⁹⁸ *Lehnert/Rühr*, in: Zenke/Schäfer, Energiehandel in Europa, 4. Auflage 2017, § 7 Rn. 44.

⁹⁹ Ausführlich zu den dogmatischen Schwierigkeiten in diesem Zusammenhang: *Bentke/Hennig*, Hindernisse für Multi-Use-Speicher – Teil 4: Die Herkunftsnachweise, ZNER 2024, S. 198(202 f.).

¹⁰⁰ Vgl. dazu näher: *Bentke/Hennig*, Hindernisse für Multi-Use-Speicher – Teil 4: Die Herkunftsnachweise, ZNER 2024, S. 198 (199 f.).

¹⁰¹ Herkunftsnachweis- und Regionalnachweis-Durchführungsverordnung vom 8. November 2018 (BGBl. I S. 1853), die zuletzt durch Artikel 15 des Gesetzes vom 20. Juli 2022 (BGBl. I S. 1237) geändert worden ist.

¹⁰² Allerdings erscheint die dogmatische Kritik von *Bentke/Hennig* gerechtfertigt, dass es eigentlich an einer § 19 Abs. 3 EEG 2023 entsprechenden „Anspruchserhaltungsvorschrift“ fehlt, um eine Ausstellung von Herkunftsnachweisen nach der Speicherung zu ermöglichen, vgl. *Bentke/Hennig*, Hindernisse für Multi-Use-Speicher – Teil 4: Die Herkunftsnachweise, ZNER 2024, S. 198 (199 f.).

weitergegeben werden. Dies ist auf die restriktiven Vorgaben der Herkunfts- und Regionalnachweis-Durchführungsverordnung für Speicherstrom zurückzuführen: Zwar sieht § 12 Abs. 5 S. 1 HkRNDV die Möglichkeit vor, Anlagenbetreibern Herkunftsnachweise auch für vor der Einspeisung ins Netz zwischengespeicherten Strom auszustellen. Allerdings definiert § 2 Nr. 10 HkRNDV Speicher als Anlage im Sinne von § 3 Nr. 1 Hs. 2 EEG 2023¹⁰³, worunter nur reine EE-Speicher fallen. Demnach können Herkunftsnachweise nur für Strom ausgestellt werden, der in einem reinen EE-Speicher gespeichert wurde. Damit scheiden Elektrofahrzeuge aus, da sie als Speicher immer auch potenzielle Mischspeicher sind (siehe oben D.III.1.). Sollen also für EE-Anlagenstrom Herkunftsnachweise bezogen werden, darf dieser Strom vorher nicht in einem Elektrofahrzeug zwischengespeichert worden sein.

Wird nur ein Teil des EE-Anlagenstroms zwischengespeichert und ein Teil direkt ins Netz eingespeist, liegen jedoch zumindest für den direkt eingespeisten Strom die Voraussetzungen für die Ausstellung von Herkunftsnachweisen vor, soweit für diesen die weiteren Vorgaben des § 79 EEG 2023 i. V. m. den Vorgaben der Herkunfts- und Regionalnachweis-Durchführungsverordnung erfüllt sind. In diesem Fall dürfte, ähnlich wie bei der EEG-Vergütung (siehe oben D.III.2.c)), eine mess- und eichrechtskonforme Abgrenzung der verschiedenen Strommengen notwendig sein¹⁰⁴.

Die Zwischenspeicherung von EE-Strom in einem Elektrofahrzeug führt also immer dazu, dass für den weitergegebenen Strom keine Herkunftsnachweise ausgestellt werden können, weil im Rechtssinne eine „Verunreinigung“ des Stroms vorliegt. Aus der Perspektive von Speicherbetreibern ist das Zwischenspeichern von EE-Strom damit wenig attraktiv, da der „grüne Mehrwert“ des Stroms verloren geht. Zwar können für die weitere Vermarktung des Stroms nach der Zwischenspeicherung Herkunftsnachweise auf dem Markt zugekauft werden, dies ist aber ein zusätzlicher Kostenfaktor.

Anders als bei der EEG-Vergütung wurde die Mischspeicherung im Zusammenhang mit Herkunftsnachweisen noch nicht vom Gesetzgeber aufgegriffen, so dass es bis auf Weiteres regulatorisch beim bisherigen Status quo bleiben wird.

4. Zwischenfazit

Für im Elektrofahrzeug zwischengespeicherten EE-Strom kann aktuell weder eine EEG-Vergütung bezogen noch Herkunftsnachweise beantragt werden. Dies liegt in beiden Fällen an der Einordnung des Elektrofahrzeugs als Mischspeicher. Zwar wurde für die EEG-Vergütung die Mischspeicherung in § 19 Abs. 3b EEG 2023 zugelassen, allerdings nur unter engen Voraussetzungen, so dass diese im Rahmen der Einspeisevergütung weiterhin nicht vergütungsfähig ist. Herkunftsnachweise können für in einem Mischspeicher zwischengespeicherten Strom nicht bezogen werden.

¹⁰³ § 3 Nr. 1 Hs. 2 EEG 2023 lautet wörtlich: „als Anlage gelten auch Einrichtungen, die zwischengespeicherte Energie, die ausschließlich aus erneuerbaren Energien oder Grubengas stammt, aufnehmen und in elektrische Energie umwandeln.“

¹⁰⁴ Vgl. dazu *Bentke/Hennig*, Hindernisse für Multi-Use-Speicher – Teil 4: Die Herkunftsnachweise, ZNER 2024, S. 198 (202).

E. An die Einspeisung ins Elektrofahrzeug anknüpfende Rechtsfragen

Auch an die Entnahme von Strom aus dem Netz knüpfen bei der Nutzung des bidirektionalen Ladens Rechtsfragen an. In erster Linie spielt hier eine Rolle, welche staatlich induzierten Preisbestandteile anfallen: Anders als bei stationären Speichern bestehen allerdings weniger Privilegien, so dass die Netzentgelte, die Stromsteuer und die Konzessionsabgabe zu entrichten sind. Lediglich für die meisten Umlagen sieht der Gesetzgeber eine Entlastung vor (I.). Ebenfalls im Zusammenhang mit der Netzentnahme stehen die Auswirkungen des bidirektionalen Ladens auf die Berechnung der Treibhausgasquote, da hier zu berücksichtigen ist, dass nicht der gesamte geladene Strom im Stromsektor verbraucht wird (II.).

I. Staatlich induzierte Preisbestandteile

Die staatlich induzierten Preisbestandteile (im Folgenden: Strompreisbestandteile) knüpfen an die Entnahme von Strom aus dem Netz an. Derzeit werden als Strompreisbestandteile die Netzentgelte, die Stromsteuer, verschiedene Umlagen und die Konzessionsabgabe erhoben.

Die Strompreisbestandteile werden häufig als Problem im Zusammenhang mit Speichern genannt¹⁰⁵. Wird Netzstrom zwischengespeichert und anschließend wieder ins Netz eingespeist, fallen die Strompreisbestandteile (sofern keine Privilegierung greift) in der Lebenszeit der jeweiligen Kilowattstunde zweimal an: vor der Einspeicherung und vor dem endgültigen Letztverbrauch.

Der bestehende Rechtsrahmen zeigt sich hier mit Blick auf das bidirektionale Laden wenig konsequent: Schon der Anknüpfungspunkt ist uneinheitlich, indem die Regelungen zu den jeweiligen Strompreisbestandteilen teilweise den Speicher selbst adressieren (als ortsfest oder mobil) oder aber die Ladesäule. Vor allem sind jedoch im Recht für das bidirektionale Laden weniger Privilegien vorgesehen, als sie für stationäre Speicher gelten.

Strompreisbestandteile spielen nur in bestimmten Konstellationen eine Rolle, nämlich bei Entnahme von Strom aus dem Netz (1.). Verkompliziert wird die Situation beim bidirektionalen Laden dadurch, dass es sich bei der im Elektrofahrzeug verbauten Batterie um einen sogenannten „bivalenten Speicher“ handelt, da der Strom teilweise selbst verbraucht wird (2.). Welche Strompreisbestandteile im Einzelnen anfallen, wenn Strom in einem Elektrofahrzeug zwischengespeichert wird, hängt von den bestehenden Privilegierungstatbeständen in den jeweiligen Vorschriften ab (3.-7.).

1. Einschlägige Konstellationen

Nicht in allen Konstellationen, in denen bidirektionales Laden möglich ist, fallen Strompreisbestandteile an. Wie im Folgenden näher dargestellt wird, werden Strompreisbestandteile auf die Entnahme von Strom aus dem Netz erhoben¹⁰⁶. Daher spielen sie in der Regel¹⁰⁷ dann keine Rolle, wenn Strom vor der Zwischenspeicherung nicht durch das allgemeine Netz geleitet wurde, sondern etwa aus einer eigenen Erzeugungsanlage stammt.

¹⁰⁵ Vgl. dazu etwa exemplarisch im Zusammenhang mit bidirektionalem Laden: Forschungsprojekt „Bidirektionales Lademanagement – BDL, Zwischenspeicherung von Energie in bidirektional ladenden Elektrofahrzeugen zur Optimierung des Ladevorgangs am Intraday-Markt, Oktober 2022, S. 17 ff, <https://www.ffe.de/veroeffentlichungen/positionspapier-zur-vehicle-to-intraday-anwendung/>.

¹⁰⁶ Eine Ausnahme stellt hier einzig die Stromsteuer dar, die neben der Netzentnahme auch bei

Eigenerzeugung von Strom mit der Entnahme zum Selbstverbrauch anfällt, vgl. § 5 Abs. 1 S. 2 StromStG. Allerdings kommen in diesen Fällen auch verschiedene Steuerbefreiungstatbestände nach § 9 StromStG in Betracht.

¹⁰⁷ Etwas anderes gilt jedoch für die Stromsteuer, die grundsätzlich auch bei Eigenerzeugung des Stroms anfällt, vgl. 5.

Nicht einbezogen werden im Folgenden auch alle Konstellationen, bei denen Strom zwar aus dem Netz bezogen wird, nach der Zwischenspeicherung aber nicht ins Netz zurückgespeist, sondern direkt (etwa im eigenen Haus) verbraucht wird. Hier besteht regulatorisch kein Unterschied zu einem „endgültigen“ Letztverbrauch des Stroms: Die Strompreisbestandteile fallen hier in der Lebenszeit der Kilowattstunde nur einmal an, da der Strom nicht ein weiteres Mal durch das Netz geleitet wird. Untersucht werden daher im Folgenden Vehicle-to-Grid-Konstellationen, in denen Netzstrom zwischengespeichert und wieder ins Netz zurückgespeist wird.

2. Elektrofahrzeuge als bivalente Speicher

Ein wichtiges Merkmal des bidirektionalen Ladens ist, dass ins Netz einspeisende Elektrofahrzeuge immer bivalente Speicher sind¹⁰⁸. Darunter wird verstanden, dass der gespeicherte Strom nicht vollständig ins Netz zurückgespeist, sondern daneben teilweise hinter dem Netz verbraucht wird. Pauschale Befreiungen von den anfallenden Strompreisbestandteilen sind für bivalente Speicher daher zu weitgehend, weil so auch der verbrauchte Strom privilegiert würde. Es kommt also darauf an, ob die jeweiligen Privilegierungen in den Einzelgesetzen überhaupt mit einer bivalenten Nutzung kompatibel sein können. Die Regelungstechnik des Befreiungstatbestandes muss geeignet sein, die spezifischen Merkmale von Elektrofahrzeugen als Speicher abzubilden.

¹⁰⁸ Vgl. zu diesem Begriffsverständnis: BNetzA, Evaluierungsbericht zu bivalenten Stromspeichern gemäß Erneuerbare-Energien-Gesetz (EEG), Dezember 2020, S. 5, https://www.bundesnetzagentur.de/Shared-Docs/Downloads/DE/Sachgebiete/Energie/Unternehmen_Institutionen/ErneuerbareEnergien/Evaluierungsbericht_Speicher.html. Ein noch etwas breiteres Begriffsspektrum deckt der ebenfalls in diesem Zusammenhang verwendete Begriff „Multi-Use-Speicher“ ab: Darunter werden „Speicher, welche viele verschiedene Aufgaben gleichzeitig oder in kurzen Zeitintervallen erbringen und insbesondere sowohl in dezentralen Direktanwendungen vor Ort als auch netzgekoppelt betrieben werden“, verstanden, vgl. *Bentke/Hennig*, Hindernisse für Multi-Use-Speicher – Teil I: Analyse und Diskussion des Ausschließlichkeitsprinzips im EEG, ZNER 2023, S. 468.

¹⁰⁹ Auf die Entscheidung des EuGH zur Unabhängigkeit der Regulierungsbehörde sei an dieser Stelle

3. Netzentgelte

a) Tatbestand für die Erhebung der Netzentgelte

Netzentgelte werden nach § 20 Abs. 1a EnWG¹⁰⁹ und der Stromnetzentgeltverordnung (StromNEV)¹¹⁰ über privatrechtliche Netznutzungsverträge erhoben (siehe oben D.I.2.a)aa)). Sie setzen sich in der Regel aus Leistungspreis beziehungsweise Grundpreis und Arbeitspreis zusammen¹¹¹, wobei für die Einspeisung von Strom ins Netz keine Netzentgelte zu entrichten sind (§ 15 Abs. 1 S. 2 StromNEV). Der Arbeitspreis errechnet sich aus der dem Netz entnommenen Strommenge. Wird somit für eine Zwischenspeicherung Strom aus dem Netz entnommen, fallen für diesen Vorgang grundsätzlich Netzentgelte in voller Höhe an¹¹².

Zwar existieren mit § 118 Abs. 6 EnWG und § 19 Abs. 4 StromNEV zwei Vorschriften, die Speicher im Rahmen der Netzentgelte privilegieren sollen. Beide Vorschriften sind jedoch nicht auf das bidirektionale Laden anwendbar, wie im Folgenden gezeigt wird. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass die Netzentgeltsystematik und damit auch der Umgang mit bestehenden Privilegierungsnormen in die Kompetenz der BNetzA überführt wurde und somit ohnehin nicht mehr in der Hand des Bundesgesetzgebers liegt. Hintergrund ist das Urteil des EuGH vom 2. September 2021 zur Unabhängigkeit der nationalen Regulierungsbehörden¹¹³. Inwieweit die bestehenden Regelungen materiell den europäischen Netzentgeltvorgaben genügen, ist fraglich¹¹⁴.

hingewiesen, EuGH, Urt. v. 02.09.2021 – C-718/18 – Europäische Kommission/Bundesrepublik Deutschland.

¹¹⁰ Stromnetzentgeltverordnung vom 25. Juli 2005 (BGBl. I S. 2225), die zuletzt durch Artikel 3 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 405) geändert worden ist.

¹¹¹ Vgl. § 17 Abs. 2 S. 1 StromNEV.

¹¹² Ob sich daran durch die neue Speicherdefinition in § 3 Nr. 15d EnWG und daran anknüpfende Rechtsanpassungen etwas ändern wird, bleibt abzuwarten. Zur neuen Fassung: BT-Drs. 20/2402, S. 5.

¹¹³ EuGH, Urt. v. 02.09.2021 – C-718/18 – Europäische Kommission/Bundesrepublik Deutschland.

¹¹⁴ Vgl. *Schilderoth*, Das EU-Recht der Netzentgelte im Stromsektor, Würzburger Studien zum Umweltenergie recht Nr. 37 vom 11.09.2024.

b) Keine Privilegierung des bidirektionalen Ladens durch § 118 Abs. 6 EnWG

Mit § 118 Abs. 6 EnWG sieht das Energiewirtschaftsgesetz im Rahmen der Übergangsregelungen eine Befreiung von Speichern von den Netzentgelten vor. Die Vorschrift knüpft an das Datum der Errichtung und Inbetriebnahme an, die Befreiung von den Netzentgelten ist zeitlich auf 20 Jahre begrenzt. In seiner aktuellen Ausgestaltung verhindert § 118 Abs. 6 EnWG eine Einbeziehung mobiler Speicher in die bestehende Privilegierung der Zwischenspeicherung im Rahmen der Netzentgelte.

aa) Vollständige Rückspeisung des zwischengespeicherten Stroms für Privilegierung erforderlich

Regelungstechnisch enthält § 118 Abs. 6 S. 1 EnWG zunächst eine pauschale Freistellung aller unter die Vorschrift fallenden Speicher von den Netzentgelten. Denn § 118 Abs. 6 S. 1 EnWG bestimmt, dass

„Anlagen zur Speicherung elektrischer Energie (...) hinsichtlich des Bezugs der zu speichernden elektrischen Energie von den Entgelten für den Netzzugang freigestellt“

sind. Eingeschränkt wird diese Freistellung allerdings durch einen Zusatz in Satz 3:

„Die Freistellung nach Satz 1 wird nur gewährt, wenn die elektrische Energie zur Speicherung in einem elektrischen, chemischen, mechanischen oder physikalischen Stromspeicher aus einem Transport- oder Verteilernetz entnommen und die zur Ausspeisung zurückgewonnene elektrische Energie zeitlich verzögert wieder in dasselbe Netz eingespeist wird.“

Die Freistellung von Netzentgelten bei Rückspeisung ist bislang offenbar nur für monovalente Speicher vorgesehen. Denn das Rückspeiseerfordernis in § 118 Abs. 6 S. 3

EnWG ist so formuliert, dass keine anteilige Rückspeisung des Stroms vorgesehen ist. In diesem Fall hätte es „soweit“ statt „wenn“ heißen müssen¹¹⁵. Dies deckt sich mit der entsprechenden Gesetzesbegründung, die die Netzentgeltbefreiung ausdrücklich für den gesamten Strombezug des Speichers gewährt und diese nicht auf die wieder ausgespeiste Strommenge begrenzt¹¹⁶. Eine bivalente Speichernutzung, wie sie beim bidirektionalen Laden grundsätzlich vorliegt, ist damit nicht von der Befreiung umfasst.

bb) Gesetzesbegründung beschränkt Privilegierung auf ortsfeste Speicher

Obwohl die Regelung des § 118 Abs. 6 EnWG dem Wortlaut nach auch auf mobile Batteriespeicher bezogen sein könnte, stellt die Gesetzesbegründung zudem ausdrücklich klar, dass nur „ortsfeste Anlagen zur Speicherung elektrischer Energie“ umfasst sein sollen¹¹⁷ und explizit keine Elektrofahrzeuge¹¹⁸. Auch in der Literatur wird entsprechend durchweg davon ausgegangen, dass § 118 Abs. 6 S. 1 EnWG nur ortsfeste Speicher im Rahmen der Netzentgelte privilegiert¹¹⁹.

cc) Zwischenfazit

Bidirektional ladende Elektrofahrzeuge können nach derzeitigem Rechtsstand die Privilegierung für Speicheranlagen bei den Netzentgelten nach § 118 Abs. 6 EnWG nicht geltend machen. Sie werden somit anders behandelt als stationäre Speicheranlagen.

c) Keine Privilegierung durch § 19 Abs. 4 StromNEV

Eine Privilegierung im Rahmen der Netzentgelte kann grundsätzlich auch über sogenannte „Sonderformen der Netznutzung“ erfolgen, die an ein bestimmtes Abnahmeverhalten der Netznutzer anknüpfen¹²⁰. Anders als § 118 Abs. 6 EnWG sieht die Vorschrift keine vollständige Netzentgeltbefreiung vor und richtet sich an

¹¹⁵ Vgl. Bekanntmachung des Handbuchs der Rechtsförmlichkeit vom 22. September 2008, BAnz. Nr. 160a v. 22.10.2008, Rn. 89.

¹¹⁶ BT-Drs. 17/10754, S. 33 f.

¹¹⁷ BT-Drs. 17/6072, S. 97.

¹¹⁸ BT-Drs. 17/6072, S. 74.

¹¹⁹ *Missling*, in: Theobald/Kühling, Energierecht, 116. EL 2022, § 118 EnWG Rn. 18; *Posser*, in: Kment,

Energiewirtschaftsgesetz, 2. Aufl. 2019, § 118 Rn. 8, 10; in diese Richtung auch *Herz/Hennig*, Ausgewählte Rechtsfragen dezentraler Energiekonzepte – Teil 2: Mobile Energiespeicherung (Elektromobilität), S. 132 (135).

¹²⁰ Vgl. dazu *Hartmann/Voß*, in: Theobald/Kühling, Energierecht, 124. EL 2024, § 19 StromNEV Rn. 1.

Speicherbetreiber, die nicht von der vollständigen Befreiung von den Netzentgelten nach § 118 Abs. 6 EnWG profitieren¹²¹.

Auch diese Privilegierungsvorschrift ist allerdings nicht auf Elektrofahrzeuge anwendbar. Denn nach Satz 1 der Norm sind nur solche Anlagen umfasst, die „Strom dem Netz ausschließlich zur Speicherung (...) entnehmen und den zurückgewonnenen Strom wieder in das Netz einspeisen“. Schon aus dem Wortlaut geht damit hervor, dass nur monovalente Speicher erfasst sein sollen, die den gesamten zwischengespeicherten Strom ins Netz zurückspeisen. Elektrofahrzeuge fallen hingegen aus dem Anwendungsbereich heraus, da der in ihnen gespeicherte Strom immer auch teilweise zur Fortbewegung eingesetzt und nicht „ausschließlich“ rückgespeist wird, wie in § 19 Abs. 4 S. 1 StromNEV gefordert.

Die Gesetzesbegründung¹²² verdeutlicht dies, indem sie klarstellt, dass § 19 Abs. 4 StromNEV nur auf Energiespeicher anwendbar sein soll, deren Zweck beispielsweise darin besteht, die dem Stromnetz entnommene Energie in anderen Sektoren dem Wärme- oder Verkehrssektor nutzbar zu machen.

d) Nicht speicherspezifische Privilegierungen zumindest möglich

Weitere Regelungen, die gezielt die Stromspeicherung adressieren, existieren nicht. Eine pauschale Reduzierung der Netzentgelte ist aber zumindest nach den Festlegungen der BNetzA zu § 14a Abs. 1 EnWG zur „netzorientierten Steuerung von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen“ bei nicht öffentlich zugänglichen Ladepunkten für Elektrofahrzeuge vorgesehen¹²³. Auch ist grundsätzlich eine Verringerung des Netzentgeltes nach § 19 Abs. 2 S. 1 StromNEV denkbar („atypische Netznutzung“).

Die Verringerung richtet sich dann unter anderem nach dem Zeitpunkt des Strombezugs außerhalb sogenannter „Hochlastzeitfenster“¹²⁴. Sowohl § 14a EnWG als auch § 19 Abs. 2 S. 1 StromNEV knüpfen jedoch nicht an die Stromspeicherung an sich an und hängen von anderen Voraussetzungen ab.

e) Zwischenfazit

Für das bidirektionale Laden stellt der Rechtsrahmen also keine spezifische Privilegierung der Zwischenspeicherung bei den Netzentgelten zur Verfügung. Sie können allenfalls mittelbar durch netzdienliches Verhalten eine gewisse Minderung der Netzentgelte erreichen. Das bidirektionale Laden fällt zudem nicht in den Anwendungsbereich der bestehenden Speicherprivilegien, da diese eine vollständige Rückspeisung der aus dem Netz entnommenen Strommenge voraussetzen.

4. Umlagen

a) Überblick über die bestehenden Umlagen

Nach Abschaffung der EEG-Umlage¹²⁵ werden momentan noch vier Umlagen bei der Entnahme von Strom aus dem Netz erhoben, die alle als Aufschlag auf diese Netzentnahme zu erheben sind: Die KWK- und Offshore-Umlage sowie die StromNEV- und Wasserstoff-Umlage¹²⁶. War die Umlageerhebung bisher in den jeweiligen Einzelgesetzen separat geregelt, wurde nun im neu geschaffenen Energiefinanzierungsgesetz eine Regelung geschaffen, die verschiedene Umlagen adressiert.

¹²¹ Hartmann/Voß, in: Theobald/Kühling, Energierecht, 124. EL 2024, § 19 StromNEV Rn. 18.

¹²² BT-Drs. 18/8915, S. 41.

¹²³ BNetzA, Beschluss zur Integration von steuerbaren Verbrauchseinrichtungen und steuerbaren Netzan schlüssen nach § 14a Energiewirtschaftsgesetz (EnWG), BK6-22-300 v. 27.11.2023 sowie BNetzA, Beschluss wegen Festlegung von Netzentgelten für steuerbare Anschlüsse und Verbrauchseinrichtungen (NSAVER) nach § 14a EnWG, BK8-22-010/A v. 23.11.2023. Auf die Bestandsregelungen für steuerbare Verbrauchseinrichtungen, die vor dem 01.01.2024 errichtet wurden, sei hingewiesen.

¹²⁴ Vgl. dazu die Festlegung der BNetzA einschließlich Änderungsbeschlüssen BK4-13-739: BNetzA, Beschluss zur Festlegung hinsichtlich der sachgerechten Ermittlung individueller Entgelt, BK4-13-739 v. 11.12.2013.

¹²⁵ Vgl. zu diesem Vorgang: Deutscher Bundestag, Bundestag stimmt für die Abschaffung der EEG-Umlage, 28.04.2022, <https://www.bundestag.de/dokumente/textarchiv/2022/kw17-de-eeg-umlage-889580>.

¹²⁶ Zukünftig ist außerdem eine Umlage im Rahmen des geplanten Kapazitätsmarktes zu erwarten, vgl. BMWK, Strommarktdesign der Zukunft, S. 77, https://www.bmwk.de/Redaktion/DE/Publikationen/Energie/20240801-strommarktdesign-der-zukunft.pdf?__blob=publicationFile&v=10.

b) KWK- und Offshore-Umlage

aa) Tatbestand für die Umlageerhebung

Die Erhebung der KWK-Umlage und der Offshore-Netzumlage ist seit dem 1. Januar 2023 in den §§ 10 ff. EnFG zentral geregelt. Die Grundlagen für die Entstehung des Finanzierungsbedarfs sind hingegen weiterhin in den jeweiligen Spezialgesetzen zu finden (für die KWK-Umlage § 26 Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz [KWKG]¹²⁷, für die Offshore-Netzumlage §§ 17a ff. EnWG). Nach § 12 Abs. 1 EnFG werden die Umlagen grundsätzlich bei der Berechnung der Netzentgelte als jeweils eigenständiger Aufschlag auf die Netzentnahme in Ansatz gebracht.

bb) Privilegierung des bidirektionalen Ladens

Wird Strom lediglich zur Zwischenspeicherung entnommen, bestimmt die Ausnahmeregelung des § 21 Abs. 1 EnFG, dass auf diesen Strom keine Umlage erhoben wird. Die Strommenge wird durch Saldierung der in einem Kalenderjahr entnommenen und eingespeisten Strommenge ermittelt. Nach § 21 Abs. 3 EnFG ist diese Umlagebefreiung entsprechend auf Ladepunkte für Elektrofahrzeuge anzuwenden¹²⁸. Für das bidirektionale Laden bedeutet das, dass der rückgespeiste Strom mit dem aus dem Netz bezogenen Strom saldiert wird. Die KWK- und Offshore-Umlage entfallen damit in dem Umfang, in dem im gleichen Kalenderjahr Strom ins Netz zurückgespeist wird. Systematisch besteht damit ein deutlicher Unterschied zu den Netzentgelt-Privilegien für Speicher in § 118 Abs. 6 EnWG und § 19 Abs. 4 StromNEV, die gerade keine Saldierung vorsehen.

§ 21 Abs. 3 EnFG führt im Rahmen des bidirektionalen Ladens also zu dem Ergebnis, dass nur der ins Netz zurückgespeiste Strom von Umlagen befreit wird, „verfahren“ Strom sowie anderweitig hinter dem Netz verbrauchter Strom werden hingegen

nicht privilegiert. Der nicht zurückgespeiste Strom bleibt somit weiterhin umlagepflichtig.

Das Energiefinanzierungsgesetz geht als bislang einziges Gesetz, das die Erhebung von Strompreisbestandteilen vorsieht, im Rechtstext selbst auf das bidirektionale Laden ein¹²⁹. Dabei adressiert es den Ladepunkt und stellt ihn in § 21 Abs. 3 EnFG in den Rechtsfolgen einem Stromspeicher gleich. Letztlich nimmt der Gesetzgeber hier also die gleiche Wertung vor wie in der Letztverbraucherdefinition in § 3 Nr. 25 EnWG: In beiden Fällen wird nicht an das Elektro, sondern an den Ladepunkt angeknüpft, der in diesem Zusammenhang (stationären) Stromspeichern gleichgestellt wird. Somit ist nicht das Elektrofahrzeug Bezugspunkt energierechtlicher Rechte und Pflichten, sondern der Ladepunkt¹³⁰. Im Umkehrschluss ergibt sich daraus, dass Ladepunkte im Energiefinanzierungsgesetz gerade nicht als Speicher eingeordnet werden.

cc) Mess- und eichrechtskonforme Abgrenzung

Für die Saldierung ist allerdings zu beachten, dass nach § 21 Abs. 4 S. 2 EnFG „sämtliche Strommengen, die bei der Anwendung von Absatz 1 in Ansatz gebracht werden, mess- und eichrechtskonform erfasst oder abgegrenzt werden müssen“. Sofern hinter dem Zähler nur über den oder die Ladepunkte ins Netz zurückgespeist wird, ist damit keine zusätzliche messtechnische Abgrenzung notwendig. Das Gleiche gilt, wenn an demselben Netzanschluss weitere stationäre Speicher installiert sind, da für diese nach § 21 Abs. 1 EnFG die gleiche Umlageprivilegierung gilt.

Aufwändiger wird der messtechnische Aufbau jedoch dann, wenn zusätzliche Erzeugungsanlagen hinter dem Netzanschluss existieren, beispielsweise eine PV-Anlage. In diesem Fall darf der PV-Strom nach § 21 Abs. 4 S. 2 i. V. m. § 46 Abs. 1 EnFG nicht in

¹²⁷ Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz vom 21. Dezember 2015 (BGBl. I S. 2498), das zuletzt durch Artikel 9 des Gesetzes vom 20. Dezember 2022 (BGBl. I S. 2512) geändert worden ist.

¹²⁸ Vgl. dazu auch BT-Drs. 20/1630, S. 221.

¹²⁹ Zukünftig soll das bidirektionale Laden auch im Stromsteuergesetz berücksichtigt werden, vgl. dazu unten E.I.5.c).

¹³⁰ Dieses Prinzip gilt trotz der von der BNetzA vorgesehenen Ermöglichung einer ladevorgangsscharfen bilanziellen Energiemengenzuordnung für Ladekunden. Diese ist für Ladepunktbetreiber freiwillig und stellt damit lediglich eine begrenzte Abweichung von der gesetzlich vorgesehenen Regelung dar. Vgl. dazu BNetzA, Beschluss in dem Festlegungsverfahren zur Weiterentwicklung der Netzzugangsbedingungen Strom, BK6-20-160 v. 21.12.2020.

die Saldierung miteinbezogen werden, sondern muss durch mess- und eichrechtskonforme Zähler von dem aus dem Fahrzeug rückgespeisten Strom abgegrenzt werden. Soll für den Strom aus einer EE-Anlage hinter demselben Netzanschlusspunkt jedoch auch eine EEG-Vergütung bezogen werden, muss für den Bezug der Vergütung allerdings ohnehin der EE-Anlagenstrom messtechnisch separat erfasst werden (siehe oben D.III.2.c)). In allen anderen Fällen müsste zusätzlich ein geeichter (Zweirichtungs-)Zähler installiert werden, mit dem die Ein- und Ausspeisung aus dem Ladepunkt für die Saldierung erfasst werden kann. Das Energiefinanzierungsgesetz verpflichtet hingegen nicht zum Einbau eines zusätzlichen Zählers, wenn die Umlageprivilegierung nicht in Anspruch genommen werden soll.

Damit die Umlagebefreiung in Anspruch genommen werden kann, muss der Netznutzer überdies die Mitteilungspflichten nach §§ 21 Abs. 4 S. 1, 49, 52 EnFG beachten.

c) StromNEV-Umlage

Die StromNEV-Umlage dient zur Finanzierung der für bestimmte Sonderformen der Netznutzung nach § 19 StromNEV ermäßigten Netzentgelte. Die Vorgaben für die Erhebung der StromNEV-Umlage wurden – anders als diejenigen für die KWK-Umlage und die Offshore-Netzumlage – nicht ins Energiefinanzierungsgesetz überführt. Allerdings verweist § 19 Abs. 2 S. 16 StromNEV als Regelung zur Umlagebefreiung auf § 21 EnFG, womit die Saldierungsregelung des Energiefinanzierungsgesetzes auch auf die Erhebung der StromNEV-Umlage anzuwenden ist¹³¹. Soweit Strom im Rahmen des bidirektionalen Ladens also ins Netz zurückgespeist wird, ist er auch von der StromNEV-Umlage befreit.

d) Wasserstoff-Umlage

Rechtliche Fragen wirft die Wasserstoff-Umlage auf, die ebenfalls außerhalb des Energiefinanzierungsgesetzes geregelt ist. Sie ist in § 118 Abs. 6 S. 9-11 EnWG normiert

und kann seit 2023 erhoben werden. Die Wasserstoff-Umlage dient dem Zweck, Verteilnetzbetreibern diejenigen Erlöse zu erstatten, die ihnen aufgrund der Netzentgeltbefreiung von Elektrolyseuren in § 118 Abs. 6 S. 7 EnWG entgangen sind. Für die Wasserstoff-Umlage gelten die Privilegierungsvorschriften des Energiefinanzierungsgesetzes aber nicht.

Betrachtet man den Wortlaut der Vorschrift, so zeigt sich nämlich: Hinsichtlich des Umlagemechanismus verweist § 118 Abs. 6 S. 11 EnWG auf § 19 Abs. 2 S. 14 und 15 StromNEV, nicht jedoch auf Satz 16, der einen Verweis auf die Speicherprivilegierung in § 21 EnFG enthält. Damit ist nach dem Gesetzeswortlaut die Wasserstoff-Umlage die einzige Umlage, von der Speicher beziehungsweise Ladepunkte nicht befreit sind¹³².

e) Zwischenfazit

Derzeit wird auf im Elektrofahrzeug zwischengespeicherten Strom weiterhin die Wasserstoff-Umlage erhoben. Die drei übrigen Umlagen (KWK-, Offshore- und StromNEV-Umlage) entfallen hingegen, soweit eine Rückspeisung des Stroms ins Netz erfolgt. Das Energiefinanzierungsgesetz enthält damit einen Privilegierungsmechanismus, der auf das bidirektionale Laden angewendet werden kann und der rückgespeiste Strommengen von der Umlagepflicht ausnimmt.

5. Stromsteuer

a) Steuerentstehung bei Netzentnahme oder Eigenerzeugung

Auch die Stromsteuer fällt bei den vorliegend zu betrachtenden Konstellationen des bidirektionalen Ladens grundsätzlich in voller Höhe an. Anknüpfungspunkt für die Steuererhebung ist die Entnahme von Strom durch Letztverbraucher aus dem Versorgungsnetz, § 5 Abs. 1 S. 1

¹³¹ Zuvor verwies § 19 Abs. 2 S. 16 StromNEV hinsichtlich Umlageerhebung auf entsprechende Vorschriften im Erneuerbare-Energien-Gesetz und Kraft-Wärme-Kopplungsgesetz. Dies wurde durch Art. 6 Nr. 1 des Gesetzes zu Sofortmaßnahmen für einen beschleunigten Ausbau der erneuerbaren Energien und weiteren

Maßnahmen im Stromsektor vom 20. Juli 2022 (BGBl. 2022 I Nr. 28 S. 1237) geändert.

¹³² Ob es sich dabei um eine bewusste Ausgestaltung oder um ein gesetzgeberisches Versehen handelt, lässt sich zumindest aus der Gesetzesbegründung (BT-Drs. 19/31009, S. 19) nicht herleiten.

Stromsteuergesetz (StromStG)¹³³, oder die Entnahme von Strom zum Selbstverbrauch durch Eigenerzeuger, § 5 Abs. 1 S. 2 StromStG. Damit entsteht die Stromsteuer – als einziger Strompreisbestandteil – nicht nur bei Entnahme aus dem Netz.

b) Keine Privilegierung des bidirektionalen Ladens

Das Stromsteuergesetz sieht keine finanzielle Privilegierung des bidirektionalen Ladens im Hinblick auf die Stromsteuer vor. Mit § 5 Abs. 4 StromStG existiert zwar eine Privilegierung für Stromspeicher, nach der Speicher, die dazu dienen, Strom vorübergehend zu speichern und anschließend in ein Versorgungsnetz für Strom einzuspeisen, als Teile dieses Versorgungsnetzes gelten. Damit wählt § 5 Abs. 4 StromStG zur Privilegierung der Zwischenspeicherung einen anderen Ansatz als das Energiewirtschaftsgesetz und das Energiefinanzierungsgesetz. Indem Speicher als Teil des Stromnetzes fingiert werden, liegt bei einer Zwischenspeicherung¹³⁴ gar keine Entnahme aus dem Versorgungsnetz vor, an die § 5 Abs. 1 S. 1 StromStG die Steuerentstehung knüpft.

Die Privilegierung des § 5 Abs. 4 StromStG ist jedoch aus zwei Gründen nicht auf das mobile Laden anwendbar: Zum einen bezieht sich die Vorschrift ausdrücklich nur auf „stationäre Batteriespeicher“¹³⁵. Genauer definiert wird dieser Begriff in § 2 Nr. 9 StromStG, wonach stationäre Batteriespeicher dauerhaft mit dem Versorgungsnetz verbunden sein müssen und nicht Teil eines Fahrzeugs sein dürfen. Laut § 2 Nr. 9 StromStG ist ein „stationärer Batteriespeicher: ein wiederaufladbarer Speicher für Strom auf elektrochemischer Basis, der während des Betriebs ausschließlich an seinem geografischen Standort verbleibt, dauerhaft mit dem Versorgungsnetz verbunden und nicht Teil eines Fahrzeuges ist. Der

geografische Standort ist ein durch geografische Koordinaten bestimmter Punkt“. Insofern ist der Privilegierungstatbestand des § 5 Abs. 4 StromStG nicht auf mobile Speicher anwendbar¹³⁶.

Zum anderen enthält § 5 Abs. 4 StromStG explizit das Erfordernis, dass der zwischengespeicherte Strom vollständig ins Netz zurückgespeist wird. Dies ist aus der Vorgabe abzuleiten, dass der Speicher dazu dienen muss, „Strom vorübergehend zu speichern und anschließend in ein Versorgungsnetz für Strom einzuspeisen“. Diese Voraussetzung können bivalente Speicher, wie sie beim bidirektionalen Laden vorliegen, nicht erfüllen, da der geladene Strom zumindest auch zur Fortbewegung verwendet wird. Eine Privilegierung bidirektionaler Fahrzeuge nach § 5 Abs. 4 StromStG kommt daher nicht in Betracht.

Andere Ausnahmen von der Steuerentstehung oder Steuererleichterungen sind für Batteriespeicher bei der Entnahme von Strom aus dem Netz und Rückspeisung ins Netz nicht ersichtlich, insbesondere kommen die Selbstverbrauchsprivilegien des § 9 Abs. 1 Nr. 1 bzw. Nr. 3 lit. a) StromStG nicht zum Tragen, soweit Strom aus dem Netz bezogen wird. In Sonderkonstellationen wäre allerdings eine Privilegierung nach § 9 Abs. 1 Nr. 3 lit. b) StromStG (Entnahme des zwischengespeicherten Stroms durch Letztverbraucher im räumlichen Zusammenhang) denkbar. Hinzuweisen ist darauf, dass § 9 Abs. 1 Nr. 2 StromStG („Strom, der zur Stromerzeugung entnommen wird“) nicht herangezogen werden kann, da die Vorschrift nach § 12 Abs. 1 Stromsteuer-Durchführungsverordnung (StromStV)¹³⁷ auf Pumpspeicherkraftwerke beziehungsweise Strom für Neben- und Hilfsanlagen beschränkt ist.

Für die Zwischenspeicherung in mobilen Batteriespeichern kommen also derzeit im Allgemeinen keine spezifischen

¹³³ Stromsteuergesetz vom 24. März 1999 (BGBl. I S. 378; 2000 I S. 147), das zuletzt durch Artikel 13 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 412) geändert worden ist.

¹³⁴ Dass das Stromsteuergesetz eine Zwischenspeicherung als Entnahme aus dem Netz ansieht, ergibt sich e contrario aus § 5 Abs. 4 StromStG – würde eine Zwischenspeicherung gar nicht als Entnahme gewertet werden, wäre auch keine gesonderte Privilegierung für diesen Vorgang notwendig.

¹³⁵ Warum der Gesetzgeber die Ausnahme auf stationäre Batteriespeicher beschränkt hat, geht aus der Gesetzesbegründung nicht hervor, vgl. BT-Drs. 19/8037, S. 37.

¹³⁶ Vgl. dazu auch *Jansen*, in: Bongartz/Jatzke/Schröer-Schallenberg, *EnergieStG, StromStG*, 20. EL 2023, § 2 StromStG Rn. 120.

¹³⁷ Stromsteuer-Durchführungsverordnung vom 31. Mai 2000 (BGBl. I S. 794), die zuletzt durch Artikel 14 des Gesetzes vom 22. Dezember 2023 (BGBl. 2023 I Nr. 412) geändert worden ist.

Privilegierungstatbestände in Betracht, die Stromsteuer ist damit in der Regel in voller Höhe zu entrichten.

c) Änderungen beim bidirektionalen Laden durch Gesetzesentwurf zum Stromsteuergesetz?

Das Bundesministerium für Finanzen hat einen „Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung und zum Bürokratieabbau im Strom- und Energiesteuerrecht“¹³⁸ vorgelegt, mit dem unter anderem die Aufnahme des bidirektionalen Ladens ins Stromsteuergesetz angegangen werden soll. Die darin vorgesehenen Regelungen halten jedoch teilweise an der Besteuerung des bidirektionalen Ladens fest.

Der Entwurf nimmt zwar Änderungen an der Speicherdefinition in § 2 Nr. 9 StromStG vor, schließt allerdings weiterhin mobile Fahrzeugspeicher aus¹³⁹. Stattdessen wird, ähnlich wie im Energiefinanzierungsgesetz (siehe oben E.I.4.b)bb)), der Ladepunkt als Anknüpfungspunkt festgelegt und in § 2 Nr. 8a StromStG definiert. Zum bidirektionalen Laden, das in § 2 Nr. 8c definiert ist¹⁴⁰, finden sich materielle Regelungen in § 5a Abs. 3 des Entwurfs. In dessen Satz 1 wird klargestellt, dass das Stromsteuerrecht auch bei der Rückspeisung aus dem

Elektrofahrzeug den Ladepunkt als relevanten Anknüpfungspunkt sieht¹⁴¹.

Inwieweit beim bidirektionalen Laden Stromsteuer anfällt, regelt § 5a Abs. 3 S. 2 des Gesetzesentwurfs¹⁴²: Neu eingeführt werden soll hier eine Privilegierung von Vor-Ort-Konstellationen¹⁴³, in denen Strom, der am Ort des Ladepunkts ohne Netznutzung verbraucht wird, steuerfrei gestellt wird¹⁴⁴. Für die in diesem Abschnitt der vorliegenden Studie betrachtete Konstellation, also der Zwischenspeicherung von Netzstrom und dessen Rückspeisung ins Netz, ist somit im Umkehrschluss keine Entlastung vorgesehen. Da das Speicherprivileg des § 5 Abs. 4 StromStG nicht greift, fällt die Stromsteuer bei der Netzentnahme zum Zwecke der Speicherung im Elektrofahrzeug in voller Höhe an. Wird der Strom anschließend ins Netz zurückspeist und von einem weiteren Letztverbraucher entnommen, fällt die Steuer dort ein zweites Mal an¹⁴⁵. Vehicle-to-Grid-Konstellationen werden damit gegenüber den gegenwärtigen Regelungen im Stromsteuergesetz nicht weiter entlastet.

d) Zwischenfazit

Die Stromsteuer fällt bei einer Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug in voller

¹³⁸ BMF, Referentenentwurf des Bundesministeriums der Finanzen – Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung und zum Bürokratieabbau im Strom- und Energiesteuerrecht v. 08.04.2024, https://www.bundesfinanzministerium.de/Content/DE/Gesetzestexte/Gesetze_Gesetzesvorhaben/Abteilungen/Abteilung_III/20_Legislaturperiode/2024-04-12-Strom-und-Energiesteuerrecht/1-Referentenentwurf.pdf?__blob=publicationFile&v=2.

¹³⁹ Näher zum neuen Speicherbegriff im Stromsteuergesetz: *Bentke/Hennig*, Hindernisse für Multi-Use-Speicher – Teil 3: Das Solarpaket und der Entwurf einer Stromsteuerreform, ZNER 2024, S. 99 (103 f.).

¹⁴⁰ § 2 Nr. 8c des Referentenentwurfs: „bidirektionales Laden: ein intelligenter Ladevorgang, bei dem die Richtung des Stromflusses umgekehrt werden kann, sodass Strom vom aufladbaren elektrischen Energiespeicher eines Elektrofahrzeugs zu dem Ladepunkt fließen kann, an den er angeschlossen ist.“

¹⁴¹ § 5a Abs. 3 S. 1 des Referentenentwurfs: „Wer Strom im Rahmen des bidirektionalen Ladens aus einem aufladbaren elektrischen Energiespeicher von Elektrofahrzeugen an einen Ladepunkt leistet, gilt insoweit nicht als Versorger.“

¹⁴² § 5a Abs. 3 S. 2 des Referentenentwurfs: „Wird nach Satz 1 geleisteter Strom unmittelbar am Ort des Ladepunkts, ohne Nutzung des Netzes der allgemeinen Versorgung mit Strom, zum Verbrauch entnommen, entsteht keine Steuer.“

¹⁴³ Vgl. dazu auch *Werner*, Referentenentwurf: Gesetz zur Modernisierung und zum Bürokratieabbau im Strom- und Energiesteuerrecht, EnK-Aktuell 2024, 010340.

¹⁴⁴ Dass diese gesonderte Freistellung überhaupt benötigt wird, überrascht auf den ersten Blick. Der Steuerentstehungstatbestand des § 5 Abs. 1 S. 1 StromStG ist hier jedenfalls nicht einschlägig, da keine Netzentnahme vorliegt. Allerdings kommt eine Steuerentstehung wegen Eigenerzeugung nach § 5 Abs. 1 S. 2 StromStG in Betracht: Zwar stellen Stromspeicher im Stromsteuerrecht – anders als im Energiewirtschaftsrecht – keine Stromerzeugungsanlagen dar, wie auch der Gesetzesentwurf auf Seite 62 klarstellt. Allerdings wird das bidirektionale Laden im Entwurf offenbar nicht als Speicherung eingeordnet, da es nicht von der Definition des Stromspeichers in § 2 Nr. 9 des Entwurfs umfasst ist, sondern in § 2 Nr. 8c eigenständig definiert wird. Insofern dürfte das BMF davon ausgegangen sein, dass beim bidirektionalen Laden der Steuerentstehungstatbestand des § 5 Abs. 1 S. 2 StromStG einschlägig wäre, weswegen es die vorliegende Freistellung in den Entwurf aufgenommen haben könnte.

¹⁴⁵ So auch *Wunderlich*, Der Entwurf eines Gesetzes zur Modernisierung und zum Bürokratieabbau im Strom- und Energiesteuerrecht – Ein Kurzüberblick aus Versorgungssicht (Teil 1), Versorgungswirtschaft 2023, S. 201 (206).

Höhe an. Das in § 5 Abs. 4 StromStG bestehende Speicherprivileg ist nicht auf das bidirektionale Laden anwendbar. Die als Referentenentwurf vorliegende Reform des Stromsteuergesetzes enthält zwar auch Regelungen zum bidirektionalen Laden, sieht jedoch für Vehicle-to-Grid-Konstellationen nach derzeitigem Stand keine Erleichterungen vor.

6. Konzessionsabgabe

Auch die Konzessionsabgabe fällt beim bidirektionalen Laden in voller Höhe an. Energieversorgungsunternehmen sind nach § 48 EnWG in Verbindung mit der Konzessionsabgabenverordnung (KAV)¹⁴⁶ verpflichtet, an die jeweiligen Gemeinden Konzessionsabgaben zu entrichten. Diese Konzessionsabgaben werden an Letztverbraucher weitergereicht und bilden so einen Teil der Strompreisbestandteile. Privilegien für die Zwischenspeicherung sind allgemein nicht vorgesehen und kommen daher auch beim bidirektionalen Laden nicht zur Anwendung.

7. Zwischenfazit

Nach aktueller Rechtslage fallen die meisten Strompreisbestandteile in voller Höhe an, wenn Strom aus dem Netz im Elektrofahrzeug zwischengespeichert und wieder ins Netz zurückgespeist wird. Lediglich die KWK-, Offshore- und StromNEV-Umlage entfallen. Netzentgelte, Stromsteuer und die Konzessionsabgabe bleiben erhalten und sind zu entrichten¹⁴⁷. Eine „Überprivilegierung“ bivalenter Speicher ließe sich durch Saldierung des ein- und ausgespeisten Stroms vermeiden, wie er im Energiefinanzierungsgesetz für Umlagen festgeschrieben ist.

II. Bidirektionales Laden und Anrechnung von Strom für Elektrofahrzeuge im Rahmen der Treibhausgasquote

Für Ladesäulenbetreiber und Nutzer von Elektrofahrzeugen bietet der Treibhausgasquotenhandel eine zusätzliche Einnahmemöglichkeit, da sie ihre im Verkehr genutzten Strommengen auf Kraftstoffanbieter übertragen und so finanziell profitieren können. Im Bereich des bidirektionalen Ladens ist jedoch zu beachten, dass nicht der gesamte eingespeiste Strom im Verkehrssektor „verfahren“ wird. Im Folgenden wird dargestellt, wie die Ermittlung der Treibhausgasquote nach deutschem Recht geschieht (1.) und wie die Methodik mit Blick auf das bidirektionale Laden zu bewerten ist (2.).

1. Ermittlung der anrechenbaren Strommengen nach der 38. BImSchV

Die europäischen Vorgaben aus Art. 25 und 27 EE-RL verpflichten die Mitgliedstaaten, dass die Inverkehrbringer von Otto- oder Dieselmotoren bestimmte Treibhausgasminderungsquoten einhalten; im deutschen Recht näher geregelt in § 37a Abs. 1 und 4 Bundes-Immissionsschutzgesetz (BImSchG)¹⁴⁸. Diese Verpflichtung kann unter anderem durch Anrechnung von Strom, der zur Verwendung in Elektrofahrzeugen aus dem Netz entnommen wurde, erfüllt werden, wie aus § 37a Abs. 5 Nr. 4 BImSchG und § 5 Abs. 1 der 38. Bundesimmissionsschutzverordnung (38. BImSchV)¹⁴⁹ hervorgeht. Im Verkehrssektor zum Antrieb von Straßenfahrzeugen genutzter Netzstrom kann damit – neben Biokraftstoffen – von Kraftstoffhändlern zur Erfüllung ihrer Treibhausgasminderungsquote eingesetzt werden.

¹⁴⁶ Konzessionsabgabenverordnung vom 9. Januar 1992 (BGBl. I S. 12, 407), die zuletzt durch Artikel 3 Absatz 4 der Verordnung vom 1. November 2006 (BGBl. I S. 2477) geändert worden ist.

¹⁴⁷ Vgl. dazu auch *Jooß/Blume/Papke/Hilpert*, Einfluss der Befreiung von Strompreisbestandteilen auf den Use Case vehicle to grid, in: Tagungsband ETG Kongress 2023 – Die Energiewende beschleunigen, 2023, S. 991 (993 f.).

¹⁴⁸ Bundes-Immissionsschutzgesetz in der Fassung der Bekanntmachung vom 17. Mai 2013 (BGBl. I S. 1274; 2021 I S. 123), das zuletzt durch Artikel 1 des Gesetzes vom 3. Juli 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 225, Nr. 340) geändert worden ist.

¹⁴⁹ Verordnung zur Festlegung weiterer Bestimmungen zur Treibhausgasminderung bei Kraftstoffen vom 8. Dezember 2017 (BGBl. I S. 3892), die zuletzt durch Artikel 1 der Verordnung vom 25. November 2024 (BGBl. 2024 I Nr. 367) geändert worden ist.

Zur Ermittlung der anrechenbaren Strommengen schreibt die 38. BImSchV für öffentliche und nicht öffentliche Ladepunkte unterschiedliche Verfahren vor, die im Folgenden kurz dargestellt werden. Die Regelungen sind auf unidirektionale Ladevorgänge zugeschnitten, schließen vom Wortlaut her jedoch bidirektional ladefähige Fahrzeuge nicht aus.

a) Öffentliche Ladepunkte

Für öffentliche Ladepunkte sieht § 6 Abs. 1 Nr. 2 der 38. BImSchV für die Quotenanrechnung eine megawattstundenscharfe Abrechnung des dort geladenen Stroms vor. Die Entwurfsbegründung im Referentenentwurf geht davon aus, dass der geladene Strom auch tatsächlich vollständig im Straßenverkehr genutzt wird: „Im Fall von öffentlichen Ladepunkten ist davon auszugehen, dass der dort entnommene elektrische Strom ausschließlich für den Betrieb von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb eingesetzt wurde.“¹⁵⁰

Neu eingeführt wurde die Möglichkeit, Strommengen aus erneuerbaren Energien separat zu berechnen, sofern ausschließlich Wind- oder Solarstrom eingesetzt wird und der Strom nachweislich direkt von einer Stromerzeugungsanlage hinter demselben Netzverknüpfungspunkt bezogen wurde, § 5 Abs. 5 S. 1 der 38. BImSchV. Diese Regelung weicht damit offensichtlich von dem in Absatz 1 derselben Norm statuierten Erfordernis ab, wonach nur aus dem Netz entnommener Strom anrechenbar sein soll.

b) Nicht öffentliche Ladepunkte

Für nicht öffentliche Ladepunkte sieht § 7 Abs. 1 der 38. BImSchV hingegen die Ermittlung der anrechenbaren Mengen über Schätzwerte vor, „da in der Regel keine gesonderten Stromzähler für das Straßenfahrzeug mit Elektroantrieb und den übrigen Stromverbrauch vorhanden sind“¹⁵¹. Gemäß § 7 der 38. BImSchV basiert der vom Bundesministerium für Umwelt, Naturschutz und nukleare Sicherheit ermittelte

Schätzwert auf aktuellen Daten über den durchschnittlichen Stromverbrauch von reinen Batterieelektrofahrzeugen in Deutschland. Laut Referentenentwurf soll sich der Schätzwert dabei „am durchschnittlichen Energieverbrauch von Straßenfahrzeugen mit Elektroantrieb und der typischen Jahresfahrleistung orientieren, abzüglich der geschätzten über öffentliche Ladepunkte abgegebenen Menge elektrischen Stroms“¹⁵².

2. Auswirkungen des bidirektionalen Ladens auf die Treibhausgasquotenermittlung

Betrachtet man die Berechnungsmethoden für die anrechenbaren Strommengen an öffentlichen und nicht öffentlichen Ladesäulen im Zusammenhang, so zeigt sich, dass jeweils der am Ladepunkt abgegebene Strom (beziehungsweise bei nicht öffentlichen Ladepunkten der Schätzwert) mit dem tatsächlich im Verkehrssektor genutzten Strom gleichgesetzt wird.

Die Umsetzung des bidirektionalen Ladens bringt jedoch mit sich, dass am Ladepunkt geladener Strom nicht mehr ausschließlich im Verkehrssektor genutzt, sondern durch Rückspeisung teilweise in den Stromsektor zurückgelangt und dort einer anderen Nutzung zugeführt wird. Insoweit könnten Verzerrungen entstehen, wenn die vollen Strommengen an einem Ladepunkt dem Verkehrssektor zugerechnet werden.

In Bezug auf die nicht öffentlichen Ladepunkte nach § 7 der 38. BImSchV, wo ohnehin mit festen Schätzwerten gearbeitet wird, die sich an der jeweiligen Fahrzeugklasse orientieren¹⁵³, könnte der Schätzwert so angepasst werden, dass durchschnittliche Rückspeisequoten von bidirektionalen Fahrzeugen pauschal bei der Quotenermittlung abgezogen werden. Problematischer sind jedoch die Auswirkungen des bidirektionalen Ladens auf die Anrechnung anhand konkreter Megawattstunden, wie es für öffentliche Ladesäulen praktiziert

¹⁵⁰ Referentenentwurf zitiert nach: Röckinghausen, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 101. EL 2023, 38. BImSchV § 6.

¹⁵¹ Referentenentwurf zitiert nach: Röckinghausen, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 101. EL 2023, 38. BImSchV § 7.

¹⁵² Referentenentwurf zitiert nach: Röckinghausen, in: Landmann/Rohmer, Umweltrecht, 101. EL 2023, 38. BImSchV § 7.

¹⁵³ Kasten/Jöhrens, Die Einbindung der Elektromobilität in die THG-Quote, 01.08.2022, S. 4, https://www.bmu.de/fileadmin/Daten_BMU/Download_PDF/Verkehr/thg_quote_anrechnung_bf.pdf.

wird, wenn im Rahmen des bidirektionalen Ladens ein Teil des Stroms nicht „verfahren“ wird. Um die tatsächlich im Verkehrssektor verwendeten Strommengen korrekt zu ermitteln, müsste der bidirektional verwendete Strom herausgerechnet werden. Dies führt jedoch zu Folgeproblemen, da Laden und Entladen (gerade bei öffentlichen Ladesäulen) an unterschiedlichen Orten stattfinden.

3. Zwischenfazit

Auch bei der Anrechnung der Elektromobilität im Rahmen der Treibhausgasquoten zeigt sich, dass der aktuelle Rechtsrahmen das bidirektionale Laden noch nicht abbilden kann. Insbesondere die megawattstundenscharfe Berechnung der anzurechnenden Strommengen an öffentlichen Ladesäulen lässt eine mengenmäßige Berücksichtigung des nicht vollständig im Verkehrssektor genutzten Stroms beim bidirektionalen Laden nicht zu.

F. Gesamtfazit

Obgleich das deutsche Recht keine Normen enthält, die das bidirektionale Laden grundsätzlich verbieten oder verhindern, zeigt die vorangegangene Analyse, dass der gegenwärtige Rechtsrahmen das bidirektionale Laden in vielen Aspekten erschwert. Maßgeblich dafür, welche rechtlichen Vorgaben zu beachten sind, ist dabei aber auch, welche Konstellation des bidirektionalen Ladens hinsichtlich der Stromherkunft und dessen Verwendung vorliegt.

Für den Netzanschluss existieren bislang keine spezifischen Regeln für das bidirektionale Laden, auf europäischer Ebene steht jedoch eine Novellierung des Netzkodex mit Netzanschlussbestimmungen für Stromerzeuger bevor.

Netznutzungsverträge für Verbraucher betreffen in aller Regel nur die Entnahme von Strom aus dem Netz. Sie enthalten jedoch grundsätzlich keine Berechtigung, den aus dem Elektrofahrzeug ausgespeisten Strom ins Netz einzuspeisen. Wird dennoch eingespeist, obwohl keine individuelle vertragliche Regelung zugrunde liegt, handelt es sich um eine vertragswidrige Netznutzung. Dazu ist der eingespeiste Strom entgegen § 4 Abs. 3 S. 1 StromNZV keinem Bilanzkreis zugeordnet.

Soll der im Elektrofahrzeug zwischengespeicherte Strom vermarktet werden, sind verschiedene rechtliche Anforderungen zu beachten: So bestehen Zugangsvoraussetzungen für den Großhandel, während bei der Belieferung von Letztverbrauchern Lieferantenpflichten beachtet werden müssen. Möglich ist aber die Auslagerung der Vermarktung an einen Dienstleister. Vielversprechend erscheint die Vermarktung als Flexibilität, etwa über die Einbindung in einen Regelenergiepool oder (künftig) als Flexibilitätsdienstleistung im Rahmen von § 14c EnWG.

Die Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug wirkt sich auch im Bereich des Erneuerbare-Energien-Gesetzes aus, da der betreffende Strom anschließend nicht mehr als EE-Strom weitergegeben werden kann: Wird Strom in einer eigenen EE-Anlage erzeugt und nicht selbst verbraucht, kann nach einer Zwischenspeicherung im

Elektrofahrzeug derzeit keine EEG-Vergütung bezogen werden. Zwar hat das Solarpaket I in § 19 Abs. 3a und 3b EEG 2023 Regelungen zur Mischspeicherung eingeführt, allerdings ist bei Bezug der Einspeisevergütung die Speicherung in einem Mischspeicher, worunter auch Elektrofahrzeuge fallen, ausgeschlossen. Darüber hinaus erscheint es fraglich, wie eine Abgrenzung von Grün- und Graustrom im Elektrofahrzeug technisch gelingen kann. Bei entsprechender messtechnischer Abgrenzung kann aber in jedem Fall der nicht zwischengespeicherte EE-Strom vergütet werden. Gerade für Betreiber kleinerer EE-Anlagen enthält der gegenwärtige Rechtsrahmen jedoch wenig Anreize zum Einstieg ins bidirektionale Laden mit Rückspeisung in das Netz. Zusätzlich können für im Elektrofahrzeug zwischengespeicherten EE-Strom keine Herkunftsnachweise ausgestellt werden, da § 12 Abs. 5 S. 1 HKRNDV keine Mischspeicherung zulässt.

Die staatlich induzierten Strompreisbestandteile werden bei der Entnahme von Strom aus dem Netz erhoben. Für Elektrofahrzeuge sieht der Rechtsrahmen kaum Privilegierungen vor:

Netzentgelte fallen bei der Zwischenspeicherung im Elektrofahrzeug in voller Höhe an, da das Speicherprivileg in § 118 Abs. 6 EnWG nur für stationäre Speicher gilt und zudem eine vollständige Rückspeisung des zwischengespeicherten Stroms vorsieht. Die Stromsteuer ist ebenfalls in voller Höhe zu entrichten, da die Privilegierung für Speicher in § 5 Abs. 4 StromStG ebenfalls nur stationäre Speicher umfasst, die den gespeicherten Strom vollständig zurückspeisen. Keine Ausnahmen für Speicher sind im Rahmen der Konzessionsabgabe vorgesehen.

Mit § 21 Abs. 3 EnFG existiert jedoch eine Regelung, die beim bidirektionalen Laden einen Großteil der Umlagen im Wege der Saldierung entfallen lässt, nämlich für die KWK-, Offshore- und StromNEV-Umlage. In Zukunft weiterhin bei Zwischenspeicherung zu entrichten ist jedoch die Wasserstoff-Umlage.

Für die Anrechnung von Strom im Rahmen der Treibhausgasquote im Sinne von §§ 25, 27 EE-RL geht die 38. BImSchV davon aus, dass geladene Strommengen vollständig im Verkehrssektor genutzt werden. Beim bidirektionalen Laden ergeben sich hier Probleme bei der korrekten Berechnung von Strom aus öffentlichen Ladepunkten, der megawattstundenscharf berechnet wird und rückgespeiste Anteile unberücksichtigt lässt.

Es zeigt sich also, dass die Integration des bidirektionalen Ladens in das Energierecht nicht unproblematisch ist. Wie groß die Herausforderungen sind, hängt jedoch auch von der Konstellation ab, in der das bidirektionale Laden genutzt wird: Der Eigenverbrauch von zwischengespeichertem Strom erscheint weitgehend unproblematisch, unabhängig davon, ob dieser Strom aus einer eigenen Erzeugungsanlage oder aus dem Netz stammt. Rechtlich komplexer sind – wie diese Studie gezeigt hat – Konstellationen, in denen der Strom ins Netz eingespeist und an Dritte weitergegeben wird.

Kontakt

Stiftung Umweltenergierecht
Friedrich-Ebert-Ring 9
97072 Würzburg

T: +49 931 794077-0

F: +49 931 7940 77-29

info@stiftung-umweltenergierecht.de
www.stiftung-umweltenergierecht.de

Entstanden im Rahmen des Vorhabens:

„Verbundprojekt: unIT-e² – Reallabor für verNETZte E-Mobilität“



aufgrund eines Beschlusses
des Deutschen Bundestages