

Zeitschrift: bulletin.ch / Electrosuisse
Herausgeber: Electrosuisse
Band: 114 (2023)
Heft: 5

Artikel: Vehicle-to-Grid für die Dekarbonisierung = Vehicle-to-Grid pour la décarbonation
Autor: Bowler, Benjamin / Nowak, Severin / Papaemmanouil, Antonios
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1053168>

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 03.04.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>



Vehicle-to-Grid für die Dekarbonisierung

Die Rolle von Daten und sicherem Datenaustausch | Elektrofahrzeuge können mittels Vehicle-to-Grid-Anwendungen wertvolle Dienste anbieten. Damit diese Netzdienstleistungen bereitgestellt werden können, werden Daten benötigt. Welche Anforderungen gelten, um die Herausforderungen beim Zugriff, der Nutzung und dem Austausch von Fahrzeug- und Fahrerdaten zu meistern?

BENJAMIN BOWLER, SEVERIN NOWAK, ANTONIOS PAPAEMMANOUIL

Die Elektrifizierung des Verkehrssektors erhöht den Strombedarf und stellt die Netze vor Herausforderungen. Eine Schweizer Fallstudie zeigt, dass das Netz eine Durchdringung von 16% von Elektrofahrzeugen (electric vehicles, EV) ohne Koordination bewältigen kann, aber bei einer Durchdringung von über 50% würden die Umspannwerke selbst bei optimaler, koordinierter Ladung überlastet [1].

Aber Elektrofahrzeuge stellen auch eine Chance für das Stromnetz dar.

Der Europäische Verbund der Übertragungsnetzbetreiber (Entso-E) hat sie als eine leistungsstarke Ressource für Flexibilität im Stromsystem positioniert. Dies kann durch die Implementierung der «Vehicle-to-Grid»-Technologie (V2G) erreicht werden [2], bei der Fahrzeuge bidirektional geladen werden. Jüngste Forschungsergebnisse zeigen bemerkenswerte wirtschaftliche und betriebliche Vorteile von V2G, z.B. die Bereitstellung von Flexibilitätsdiensten und dezentraler Speicherung für Verteilernetzbetreiber (VNB),

wie auch die Teilnahme an Netzdienstleistungsmärkten für Übertragungsnetzbetreiber (ÜNB) [3]. Diese Vorteile können genutzt werden, um Netzverstärkungen aufzuschieben und die Einspeisung erneuerbarer Energien ins Netz zu maximieren [4].

Bei der Implementierung von V2G müssen nicht nur die elektrischen Aspekte des Ladens und Entladens berücksichtigt werden, sondern auch datenbezogene Aspekte wie die Dateninteroperabilität zwischen Geräten und Akteuren, die Wahrung des Daten-

schutzes und die Sicherheit kundenspezifischer Daten. Beispielsweise bei Prognosen, bei denen die Variabilität von Standort und Ladezustand (state of charge, SoC) der Fahrzeuge berücksichtigt werden muss, muss auch die Datenkomplexität bewältigt werden. Der V2G-Markt befindet sich zudem noch in einem frühen Entwicklungsstadium und ist daher bezüglich Datenprotokollen stark fragmentiert. All dies sind Herausforderungen für die Umsetzung von V2G in der Praxis.

Mehrere Forschungsprojekte sind in der Schweiz und international im Gange, um die Praktikabilität und Wirtschaftlichkeit von V2G zu erhöhen. Eines davon ist das vom BFE geförderte Projekt «EVFlex - Netzdienliche Flexibilitätsaggregation von Elektrofahrzeugen», das das Datenmanagement, die algorithmische Basis und Simulationswerkzeuge für die grossflächige Aggregation von Elektrofahrzeugen für V2G entwickelt, damit die Elektrofahrzeuge den Netzbetreibern über Flexibilitätsaggregatoren Netzdienstleistungen anbieten können. Der Fokus bei EVFlex liegt auf dem Zugang, dem Austausch, der Verarbeitung und der Nutzung von Daten zwischen mehreren Marktteilnehmern im V2G-Kontext sowie auf der Modellierung der Wirksamkeit von Flottenfahrzeugen für die Bereitstellung von Netzdienstleistungen. EVFlex möchte eine Grundlage für die künftige Teilnahme von Elektrofahrzeugen an den Netzdienstleistungsmärkten schaffen, insbesondere für die Primär- und Sekundärregelung (auf Übertragungsebene) und das Netzengpassmanagement (auf Verteilnetzebene).

In diesem Artikel werden V2G-Anwendungen aus der Sicht des Datenzugriffs und der Datennutzung diskutiert, wobei die Arbeit vom Projekt EVFlex als Leitfaden verwendet wird. Die Datenanforderungen für die Bereitstellung dieser Funktionalität werden erläutert, praktische Herausforderungen bei der Nutzung von Daten für V2G werden untersucht und es wird aufgezeigt, wie sich diese Aspekte in Zukunft entwickeln könnten.

Das Elektrofahrzeug als Teil der Lösung

Netzbetreiber sind für den stabilen, zuverlässigen und effizienten Betrieb der Netze gemäss den Stromqualitäts-

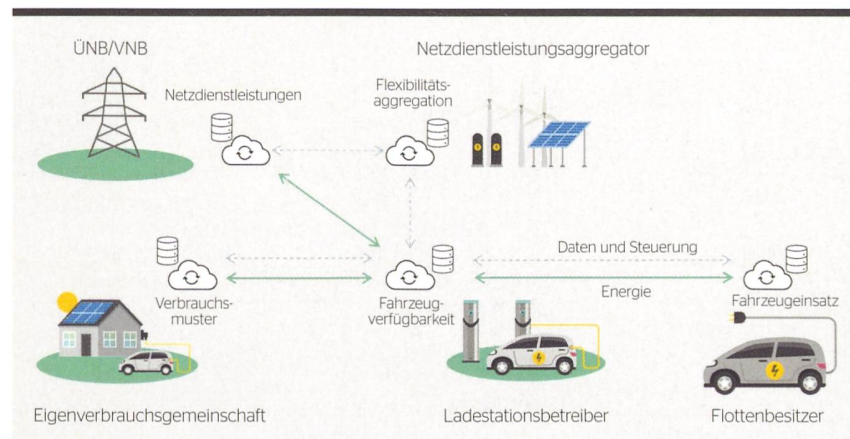


Bild 1 Überblick über mögliche Akteure und Schnittstellen für V2G-Anwendungsfälle.

vorschriften verantwortlich. Eine Hauptaufgabe dabei ist das Gleichgewicht zwischen Erzeugung und Verbrauch. Dabei sind Netzbetreiber auf Netzdienstleistungen von Ressourcen angewiesen, die bei Bedarf abgerufen werden können.

Im Übertragungsnetz gibt es etablierte Märkte für die Beschaffung von Netzdienstleistungen. Auf Verteilnetzebene werden solche Flexibilitätsmärkte erst aufgebaut. Die lokale Optimierung der Energieressourcen (z.B. hinter dem Zähler) hat auch das Potenzial, den zuverlässigen und effizienten Betrieb des Systems neben koordinierten Netzdienstleistungsmärkten zu unterstützen.

Es wird erwartet, dass sich V2G zur wertvollsten Technologie für Netzdienstleistungen im Smart Grid entwickeln wird [5]. Studien haben gezeigt, dass V2G im Vergleich mit anderen Kurzspeicher-Technologien einige Vorteile bietet: tiefe Speicherkosten, schnelle Reaktion und hoher Systemwirkungsgrad. Im Gegensatz zu stationären Speichern hängt die Verfügbarkeit von V2G-Systemen jedoch von den Fahrzeugbesitzern und ihrem Fahrverhalten ab. Dies erschwert die Einführung und erfordert neue Ansätze, um das volle Flexibilitätspotenzial von Elektrofahrzeugen auszuschöpfen.

Die V2G-Funktionalität wird durch bidirektionale Ladegeräte erreicht, die in der Lage sind, EV-Batterien zu laden und zu entladen, typischerweise über eine Gleichstromverbindung zwischen EV und Ladegerät. Solche Ladegeräte ermöglichen das fernsteuerbare Laden und Entladen von Fahrzeugbatterien. Im Gegensatz dazu ermöglicht Smart

Charging (V1G) ein ferngesteuertes Laden nur in eine Richtung, also eine aktive Steuerung der Last. Sowohl V2G als auch V1G können die Auswirkungen des Ladens von Elektrofahrzeugen auf das Netz minimieren und Flexibilitätsdienste bereitstellen. Da das Flexibilitätspotenzial von V2G grösser ist, wird es in diesem Artikel näher betrachtet.

Zusammenarbeit ist ein Muss

Damit EV-Flotten in Flexibilitätspools aufgenommen werden können, müssen Daten vor, während und nach der Aktivierung der Flexibilität zwischen den Interessengruppen ausgetauscht werden. **Bild 1** zeigt die Schnittstellen in einem V2G-Szenario und eine mögliche Organisation der Datenflüsse zwischen den Akteuren. Je nach Anwendungsfall kann es zu Abweichungen zu dieser Konfiguration kommen.

In EVFlex sind die Hauptakteure der Stromnetzbetreiber (VNB oder ÜNB), der Netzdienstleistungsaggregator (Grid Services Aggregator, GSA), der EV-Flottenbetreiber (Fleet Operator, FO), der Ladestationsbetreiber (Charge Point Operator, CPO) sowie das EV. Der CPO verwaltet den Ladevorgang für Elektrofahrzeuge. Zu den CPO-Kunden können eMobility-Dienstleister wie FO gehören, die wiederum die Beziehungen zu den Fahrern von Elektrofahrzeugen verwalten. Für V2G-Anwendungen verlassen sich CPO und FO auf einen GSA, um an den Netzdienstleistungsmärkten teilzunehmen, die wiederum vom Netzbetreiber betrieben werden. Der GSA wird für die Bereitstellung von EV-Ressourcen kompensiert, die von

Daten	Typische Datenherkunft	Dateneigentümer	Nutzen für Netzdienstleistung
Status von EV	Ladestation für Elektrofahrzeuge	Ladestationsbetreiber (CPO)	Gibt an, ob ein Elektrofahrzeug angeschlossen ist
Ladezustand	Elektrofahrzeuge (EV)	Fahrzeughersteller oder -besitzer	Verfügbare Leistung und Energie für den Einsatz in Netzdienstleistungen
Art des Elektrofahrzeugs	EV (z. B. anhand von Fahrzeugidentifikationsnummer)	Fahrzeughersteller oder -besitzer	Kann die Batteriekapazität und die erwartete Reaktion auf einen Befehl bestimmen
Vorhersage Verfügbarkeit EV	Verschiedene, z. B. historische Nutzungsprofile, Buchungsdaten, Prognosen	Verschiedene, aber hauptsächlich Fahrzeugbesitzer oder CPO	Zeigt die zukünftige Möglichkeit an, dass EV Dienstleistungen erbringen können
Aktuelle und zukünftige Sollwerte	Ladestation für EV	Ladestationsbetreiber (CPO)	Ausführung der Netzdienstleistung
Echtzeitmessung des Leistungsflusses	Ladestation für EV	Ladestationsbetreiber (CPO)	Reaktionszeit von EV auf Befehle, Erfüllung Kriterien für Netzdienstleistung
Historische Messung des Leistungsflusses	Ladestation für EV	Ladestationsbetreiber (CPO)	Verifizierung und Abrechnung
Geografische Lage der Ladestation	Ladestation für EV	Ladestationsbetreiber (CPO)	Unterstützung lokaler Netze, insbesondere für DSO-Anwendungsfälle

Tabelle 1 Wichtige Datenelemente in V2G für die Anwendungsfälle der primären und sekundären Steuerung.

CPO und FO für die Netzdienstleistungsmärkte zur Verfügung gestellt werden. Der GSA koordiniert die Aktivierung und Vergütung der EV-Ressourcen als Reaktion auf Signale des Netzbetreibers. Wenn kleine Ressourcen wie Elektrofahrzeuge für Netzdienstleistungen verwendet werden, werden diese durch den GSA in einem virtuellen Kraftwerk gepoolt: Virtuelle Kraftwerke können aus einer Kombination von Verbrauchs- und Erzeugungseinheiten wie Wärmepumpen, kleinen Backup-Kraftwerken, Speichersystemen, V2G-Systemen usw. mit mehreren Ein- und Ausspeiseknoten auf Netzebene 5 oder 7 bestehen.

Daten, Daten, überall

Die wichtigsten Datenelemente sind in **Tabelle 1** aufgeführt. Die Mindestanforderung beim Einsatz von Elektrofahrzeugen in einem Flexibilitätspool besteht darin, zu wissen, ob sie aktuell für Flexibilitätsdienste verfügbar sind, und wie ihre Verfügbarkeit künftig aussieht.

Mit dem aktuellen Anschlussstatus kann festgestellt werden, welche Fahrzeuge disponiert werden können. Der zukünftige EV-Anschlussstatus ist für bestimmte Anwendungsfälle nötig, z. B. um in ÜNB-Netzdienstleistungsmärkten mitzubieten zu können, oder um gleichzeitig die Einhaltung der technischen Anforderungen der Netzdienste zu gewährleisten und einen ausreichenden Ladezustand bei der Abfahrt des EV sicherzustellen.

Als Betreiber eines virtuellen Kraftwerks (VPP) spielt der CPO eine zentrale Rolle, denn er stellt dem Aggre-

gator (GSA) Elektrofahrzeuge als «virtuelle Batterie» für Netzdienstleistungen zur Verfügung. Dazu muss der CPO Datenanalysen und -prognosen unter Berücksichtigung der Ladeprofile und des Fahrverhaltens der EV-Nutzer durchführen, damit die Energieflüsse und der Ladebedarf von Autos optimiert und auf Anfragen zur Bereitstellung von Netzdienstleistungen reagiert werden kann.

Mit modernen Datenanalysen können sowohl der CPO als auch der Aggregator das Betriebsmanagement einer Elektrofahrzeugflotte planen und verbessern, um die Vorteile für die Fahrzeugbesitzer und für die restlichen Marktteilnehmer zu optimieren.

Für die Ausführung der V2G-Dienste müssen Sollwerte zwischen Netz und Elektrofahrzeug übertragen werden. Die Primär- und Sekundärregelung erfordert die Übertragung eines Befehls, beispielsweise das Einstellen einer positiven/negativen Ladeleistung oder eines positiven Ladestroms und die periodische Abfrage des Status der Ladestation und des Elektrofahrzeugs.

Echtzeitmessungen des Stromflusses vom Elektrofahrzeug zum Netz (oder umgekehrt) müssen dem GSA und den Netzbetreibern zur Verfügung gestellt werden, damit sie die Anlagen überwachen und bei Bedarf die Fahrzeuge neu disponieren können. Diese Datenpunkte müssen von der Ladestation an den Aggregator gesendet werden, entweder über den CPO oder direkt. Die Messungen werden auch zur Vergütung der reservierten und gelieferten Flexibilitäten verwendet.

Herausforderungen bei der Datenverarbeitung

Um Elektrofahrzeuge zu aggregieren und Netzdienste bereitzustellen, müssen wichtige Datenaspekte berücksichtigt werden. Dazu gehören die Wahrung des Schutzes kundenspezifischer Daten, die Handhabung der Komplexität von Prognosen, an denen mehrere Parteien beteiligt sind, und die Bewältigung von Datenübertragungsvolumen, insbesondere bezüglich der hohen Variabilität des Standorts und des Ladezustands (SoC) von EV-Ressourcen.

Datenschutz

Die Datenschutz-Grundverordnung (DSGVO) gilt für alle Unternehmen, die personenbezogene Daten von europäischen Bürgerinnen und Bürgern nutzen. Im Jahr 2022 traten neue Schweizer Vorschriften in Kraft, die viele der Grundsätze der DSGVO übernehmen. Die schweizerischen und europäischen Vorschriften sind für V2G relevant.

Daten, die für V2G benötigt werden, können personenbezogen und nicht personenbezogen sein. Der Kern des Dispatch-Mechanismus benötigt EV-Statusdaten. Zudem muss ein Flexibilitätsanbieter oder ein Aggregator die Verfügbarkeit von Elektrofahrzeugen für Ausschreibungszwecke prognostizieren, deren Daten als personenbezogen angesehen werden können, je nachdem, wie eng sie mit einer bestimmten personenbezogenen Aktivität verknüpft sind. Energieverbrauchsdaten werden eindeutig als personenbezogene, sensible Daten kategorisiert. Der EV-Standort könnte

auch dazu verwendet werden, um Algorithmen für die Vorhersage von Fahrrouten und damit der verbrauchten Energie zu trainieren. Diese sensiblen Informationen müssen aufgrund einer möglichen Datenschutzverletzung vorsichtig behandelt werden.

Datensicherheit

Die DSGVO verlangt von Firmen, dass sie über Prozesse verfügen, um bei Datenschutzverletzungen reagieren zu können. Die Sicherheitsaspekte gehen jedoch weit über die DSGVO hinaus. Eine umfassende Analyse potenzieller Sicherheitsrisiken und Minderungsmaßnahmen würde den Rahmen dieses Artikels sprengen, dennoch werden folgende Aspekte für die zukünftige Implementierung von V2G [6] empfohlen:

- Verschlüsselung und Anonymisierung sensibler Daten,
- Schutz von öffentlich zugänglichen Geräten, um den physischen Zugriff zu kontrollieren und das Risiko von Remote-Angriffen zu verringern,
- Sicherheitsprüfungen, -sicherung, -konformitätsprüfungen und -zertifizierungen,
- Integration von Redundanz, um zukünftige Updates zu ermöglichen, z.B. durch die Bereitstellung von Speicherspielraum, um ressourcenintensivere Sicherheitsprotokolle zu berücksichtigen.

Da das Stromnetz zu den kritischen Infrastrukturen gehört, die vor Angriffen geschützt werden müssen, sind diese Empfehlungen wichtig.

Komplexität der Prognose

Prognosen können von mehreren Stakeholdern durchgeführt werden. Aus Sicht des Datenschutzes ist es am einfachsten, wenn der Flottenbetreiber den Algorithmus ausführt, da er die meisten benötigten Daten sammelt. Ein Data Warehousing in anderen Clouds würde nicht stattfinden. Dazu wäre es sinnvoll, alle Kunden-IDs zu anonymisieren, um Prognosealgorithmen mit anonymisierten Datensätzen trainieren zu können. Andere Stakeholder könnten dann auch Prognosen durchführen, ohne Datenschutzrichtlinien zu verletzen.

Mit steigendem Bedarf an genaueren Prognosen steigt auch die Komplexität der Prognosen selbst. Ein fortge-

schrittener Prognosealgorithmus kann die Verfügbarkeit und den Ladezustand eines bestimmten Elektrofahrzeugs vorhersagen, indem ein Prognosemodell aus vergangenen Buchungen, Ladezustand, zurückgelegter Distanz und Kunden-ID lernt. Zusätzlich kann so die individuelle Fahrzeugnutzung bestimmter Benutzer berücksichtigt werden. Dies kann jedoch sowohl zu Datenschutz- als auch zu Datenvolumenproblemen führen.

Datenverarbeitung während des Dispatching

Bei der Planung und Durchführung von V2G gibt es einen Kompromiss zwischen der Häufigkeit, mit der Daten geteilt werden, und der Effektivität des Dispatchings, das vom GSA/CPO durchgeführt wird. Wenn alle Daten bei einer Änderung an den GSA/CPO weitergeleitet werden (z.B. wenn eine neue Buchung beim Flottenmanager eingeht), kann der GSA/CPO die Elektrofahrzeuge bei Bedarf mit hoher Erfolgswahrscheinlichkeit steuern. Wenn der GSA/CPO jedoch ohne genaue Angaben zur Fahrzeugverfügbarkeit versuchen muss, Elektrofahrzeuge zu steuern, und diese meist nicht wie geplant reagieren, oder wenn der Ladezustand einiger Elektrofahrzeuge unbekannt ist, steigt das Risiko für den GSA/CPO. Insbesondere bei der Primärregelleistung, wo die Anforderungen an die Reaktionszeiten vorgegeben und die Serviceverträge verbindlich sind, sobald eine Dienstleistung vertraglich vereinbart wurde, ist dies ein Risiko. Forschungsarbeiten haben empfohlen, dass Flottennutzungsdaten kontinuierlich gesammelt werden, wobei Aggregatoren empfohlen wird, Daten mindestens ein Jahr lang aufzubewahren, um die Netzdienstleistungen wirksam liefern und dies auch im Nachgang belegen zu können [7].

Je nach Art der Datenverbindung zur Ladestation muss möglicherweise auf einen Kompromiss zwischen dem finanziellen Nutzen des Angebots der Netzdienstleistungen und den Kommunikationskosten geachtet werden. So berichtete Greenflux beispielsweise, dass nach eigenen Berechnungen ein Datenvolumen von über 6 MB pro Monat das Geschäftsmodell für den Smart-Charging-Anwendungsfall negativ beeinflussen würde [8]. Die

Latenz der Datenkommunikation und die Fähigkeit, auf Dispatch-Anfragen reagieren zu können, sind ebenfalls entscheidend – aktuelle Protokolle werden entsprechend angepasst.

EVFlex: Bewertung der Interoperabilität

Im EVFlex-Projekt wurden diverse V2G-Protokolle analysiert. Mehrere Kombinationen eignen sich, um Daten und Steuersignale zwischen den beteiligten Systemen zu übertragen. Die Implementierungen bei Pilot- und Demonstrationsprojekten variieren dabei stark, wobei oft proprietäre Software verwendet wird, um Befehle zwischen Protokollen zu konvertieren. Gemäss Analysen in EVFlex konnte kein Protokoll bestimmt werden, das im gesamten System verwendet werden kann. Derzeit scheint es notwendig zu sein, Schnittstellen zu verwenden, auf denen benutzerdefinierte Software ausgeführt wird, um Nachrichten mit einem Protokoll zu empfangen, sie zu interpretieren, bei Bedarf Entscheidungen zu treffen und sie mit einem anderen Protokoll an den nächsten Teilnehmer zu senden.

Trotzdem zeichnen sich einige Protokollkombinationen ab, die zu einer De-facto-Standardarchitektur für V2G werden können. EEBUS, OCPP, OCPI, OSCP und OpenADR wurden im Backend verwendet, ISO 15118-20 und Chademo im Frontend. Besonders OCPP 2.x and ISO 15118-20 entwickeln sich hier zum Standard. IEEE 2030.5 wurde hauptsächlich in Kalifornien verwendet und bietet Back-End- und einige Front-End-Funktionen für Elektrofahrzeuge, die es unterstützen.

Alle untersuchten Protokolle unterstützen einige Mechanismen zur Datensicherheit, Verschlüsselung oder Authentifizierung. Die State-of-the-Art-Protokolle IEEE 2030.5, IEC 63110, OpenADR, OCPP und EEBUS verwenden TLS-Verschlüsselung und bieten daher eine hohe Cybersicherheit.

In Bezug auf Datenschutzaspekte hängen die Daten, die für die Aggregation von Elektrofahrzeugflotten als Flexibilitätsressourcen benötigt werden, primär von nicht personenbezogenen Daten ab. Daher wird davon ausgegangen, dass der Kern des Dispatching keine grösseren Probleme in Bezug auf die DSGVO aufwirft.

Schlussfolgerung

In diesem Artikel werden V2G-Anwendungen aus der Sicht des Datenzugriffs und der Datennutzung vorgestellt. Die Analysen orientieren sich dabei an den Arbeiten des laufenden, vom BFE geförderten Forschungsprojekts EVFlex. Einige der Datenanforderungen und praktischen Herausforderungen bei V2G-Anwendungen werden erläutert und es wird untersucht, wie sich diese Aspekte künftig entwickeln könnten.

Während der restlichen Arbeit wird das Datenmapping und die Modellierung abgeschlossen, was zur Implementierung und zum Testen von Datenpipelines unter Verwendung neuer Protokolle wie OCPP 2.1 und IEC 15118-20 genutzt werden kann. Das Flottensimulationstool der HSLU demonstriert die Wirksamkeit von EV-Flotten bei der Umsetzung der

Anwendungsfälle. Die Testinfrastruktur hilft dabei, den besten Ansatz für die Verwaltung des Datenflusses in V2G zu definieren und sicherzustellen, dass Elektrofahrzeuge ihren Teil dazu beitragen können, die Energiewende zu netto-null in der Schweiz und global zu unterstützen.

Referenzen

- [1] F. Salah et al., «Impact of electric vehicles on distribution substations: A Swiss case study», Applied Energy, vol. 137, S. 88-96, Januar 2015, doi: 10.1016/J.APENERGY.2014.09.091.
- [2] Entso-E, «Electric Vehicle Integration into Power Grids», 2. April 2021, www.entsoe.eu/2021/04/02/electric-vehicle-integration-into-power-grids.
- [3] B. K. Sovacool et al., «Actors, business models, and innovation activity systems for vehicle-to-grid (V2G) technology: A comprehensive review», Renewable and Sustainable Energy Reviews, vol. 131, S. 109963, Oktober 2020, doi: 10.1016/J.RSER.2020.109963.
- [4] L. Noel et al., «The Potential Benefits of V2G», in Vehicle-to-Grid, Springer, S. 33-64, 2019.
- [5] L. Noel et al., Vehicle-to-Grid - A Sociotechnical Transition Beyond Electric Mobility, Springer, 2019.
- [6] R. Metere et al., Securing the Electric Vehicle Charging Infrastructure, 2021.
- [7] F. Grée et al., «Cloud-based big data platform for vehicle-to-grid (V2G)», World Electric Vehicle Journal, Vol. 11, Nr. 2, Juni 2020, doi: 10.3390/WEVJ11020030.
- [8] «Open Communication Protocols for Smart Charging: real world demonstrators - Greenflux & Carbon Co-op - YouTube» www.youtube.com/watch?v=IdejVxffAY.

Autoren

Benjamin Bowler ist senior wissenschaftlicher Mitarbeiter im Kompetenzzentrum Digital Energy & Electric Power.
→ HSLU, 6048 Horw
→ benjamin.bowler@hslu.ch

Dr. **Severin Nowak** ist wissenschaftlicher Mitarbeiter im Kompetenzzentrum Digital Energy & Electric Power.
→ severin.nowak@hslu.ch

Dr. **António Papaemmanouil** leitet seit 2019 das Institut für Elektrotechnik sowie das Kompetenzzentrum «Digital Energy & Electric Power» an der HSLU.
→ antonio.papaemmanouil@hslu.ch

Diese Analyse wurde im Rahmen des vom BFE geförderten Projekts «EVFlex - Netzdienliche Flexibilitätsaggregation von Elektrofahrzeugen» erarbeitet. Die Autoren bedanken sich herzlich für die Unterstützung und die Zusammenarbeit beim EVFlex-Team von Martin Friedli, Braulio Brahona Garzon, Nikolaos Katsoulakos, Alberto Calatroni, bei den Projektpartnern und beim Bundesamt für Energie.

IOT APPLIKATIONEN

Optimale Netzverfügbarkeit und Servicequalität

Sie erhalten eine erweiterte Transparenz aller Geräte- und Netzzustände. Im Fehlerfall haben Sie ortsunabhängigen Zugriff auf Schutzdaten zur Analyse des Netzstatus und Optimierung von Wartungsarbeiten, womit Sie eine erhöhte Netzverfügbarkeit erreichen.

[siemens.ch/smartinfrastructure](https://www.siemens.ch/smartinfrastructure)

SIEMENS





Vehicle-to-Grid pour la décarbonation

Le rôle des données et de l'échange sécurisé de données | Les véhicules électriques peuvent fournir de précieux services au travers d'applications Vehicle-to-Grid. Cependant, il est nécessaire de disposer de données pour pouvoir fournir ces services réseau. Quelles sont les conditions requises pour surmonter les défis liés à l'accès, à l'utilisation et à l'échange des données des véhicules et des conducteurs ?

BENJAMIN BOWLER, SEVERIN NOWAK, ANTONIOS PAPAEMMANOUIL

L'électrification du secteur des transports augmente les besoins en électricité et représente un défi pour les réseaux. Une étude du cas suisse montre que le réseau peut gérer une pénétration de 16% de véhicules électriques (VE, ou electric vehicles, EV) sans coordination, mais qu'avec une pénétration de plus de 50%, les sous-stations seraient surchargées, et ce, même avec une recharge optimale et coordonnée [1].

Mais les véhicules électriques représentent également une opportunité pour

le réseau électrique. Le Réseau européen des gestionnaires de réseau de transport d'électricité (Entso-E) les a positionnés en tant que ressource importante en matière de flexibilité pour le système électrique. Ceci peut être réalisé par la mise en œuvre de la technologie « Vehicle-to-Grid » (V2G) [2], dans laquelle les véhicules sont rechargés de manière bidirectionnelle. Des recherches récentes ont montré les remarquables avantages économiques et opérationnels du V2G, tels que la fourniture de services de flexibilité et de

stockage décentralisé pour les gestionnaires de réseau de distribution (GRD), ainsi que la participation aux marchés des services réseau pour les gestionnaires de réseau de transport (GRT) [3]. Ces avantages peuvent être utilisés pour retarder le renforcement du réseau ainsi que pour maximiser l'injection d'énergies renouvelables dans le réseau [4].

Lors de la mise en œuvre du V2G, il ne faut pas seulement tenir compte des aspects électriques de la recharge et de la décharge, mais aussi des aspects liés aux données, tels que l'interopérabilité des

données entre les appareils et les acteurs, le respect de la protection des données et la sécurité des données spécifiques au client. La complexité des données doit également être gérée, par exemple pour les prévisions qui doivent tenir compte de la variabilité de l'emplacement et de l'état de charge (SoC) des véhicules. De plus, le marché V2G en est encore à un stade de développement précoce et est donc très fragmenté en termes de protocoles de données. Tous ces éléments constituent des défis pour la mise en œuvre du V2G dans la pratique.

Plusieurs projets de recherche sont en cours en Suisse et au niveau international afin d'augmenter la praticabilité et la rentabilité du V2G. L'un d'eux est le projet «EVFlex - Netzdienliche Flexibilitätsaggregation von Elektrofahrzeugen», soutenu par l'OFEN, qui développe la gestion des données, la base algorithmique et les outils de simulation pour l'agrégation à grande échelle de véhicules électriques pour le V2G, afin que les véhicules électriques puissent offrir des services réseau aux exploitants de réseau via des agrégateurs de flexibilité. EVFlex se concentre sur l'accès, l'échange, le traitement et l'utilisation des données entre plusieurs acteurs du marché dans le cadre du V2G, ainsi que sur la modélisation de l'efficacité des véhicules de flotte en ce qui concerne la fourniture de services réseau. EVFlex vise à fournir une base pour la participation future des véhicules électriques aux marchés des services réseau, notamment pour les réglages primaire et secondaire (au niveau du réseau de transport) et la gestion des congestions du réseau (au niveau du réseau de distribution).

Dans cet article, les applications V2G sont présentées du point de vue de l'accès aux données et de leur utilisation, en suivant les travaux réalisés dans le cadre du projet EVFlex. Les exigences relatives aux données pour la fourniture de cette fonctionnalité sont expliquées, les défis pratiques liés à l'utilisation des données pour le V2G sont examinés, et la manière dont ces aspects pourraient évoluer à l'avenir est présentée.

Le véhicule électrique, partie intégrante de la solution

Les gestionnaires de réseau sont responsables de l'exploitation stable, fiable et efficace des réseaux conformé-

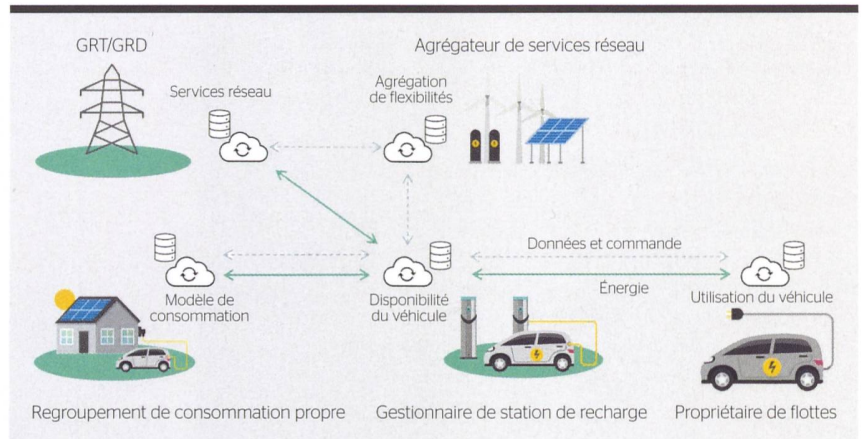


Figure 1 Aperçu des acteurs et des interfaces possibles pour des cas d'application du V2G.

ment aux prescriptions en matière de qualité de l'électricité. L'une des principales tâches consiste à assurer l'équilibre entre la production et la consommation. Pour ce faire, les gestionnaires de réseau dépendent des services réseau, des ressources auxquelles ils peuvent avoir recours en cas de besoin.

En ce qui concerne le réseau de transport, il existe des marchés établis pour l'acquisition de services réseau. Au niveau du réseau de distribution, de tels marchés de flexibilité sont en cours de développement. L'optimisation locale des ressources énergétiques (par exemple derrière le compteur) a également le potentiel de soutenir le fonctionnement fiable et efficace du système, parallèlement aux marchés coordonnés de services réseau.

On s'attend à ce que le V2G devienne la technologie la plus précieuse pour les services réseau dans le réseau intelligent [5]. Des études ont montré que le V2G présente certains avantages par rapport aux autres technologies de stockage à court terme, tels que de faibles coûts de stockage, une réponse rapide et une efficacité élevée du système. Cependant, contrairement aux systèmes de stockage statiques, la disponibilité des systèmes V2G dépend des propriétaires de véhicules et de leur comportement de conduite. Cela complique le déploiement et nécessite de nouvelles approches pour exploiter pleinement le potentiel de flexibilité des véhicules électriques.

La fonctionnalité V2G est assurée par des bornes de recharge bidirectionnelles capables de recharger et de décharger les batteries des VE, généralement via une connexion en courant

continu entre le VE et la borne. De telles bornes de recharge permettent de recharger et de décharger les batteries des véhicules à distance. En revanche, la recharge intelligente (smart charging, V1G) permet une recharge télécommandée dans une seule direction, c'est-à-dire uniquement une commande active de la charge. Le V2G et le V1G peuvent tous deux minimaliser l'impact de la recharge des véhicules électriques sur le réseau et fournir des services de flexibilité. Le potentiel de flexibilité du V2G étant plus important, il est examiné plus en détail dans cet article.

La coopération est essentielle

Pour que les flottes de VE puissent être incluses dans des pools de flexibilité, des données doivent être échangées entre les parties prenantes avant, pendant et après l'activation de la flexibilité. La figure 1 montre les interfaces dans un scénario V2G et une organisation possible des flux de données entre les parties prenantes. Selon le cas d'application, il peut y avoir des différences par rapport à cette configuration.

Dans le projet EVFlex, les acteurs principaux sont le gestionnaire du réseau électrique (GRD ou GRT), l'agrégateur de services réseau (Grid Services Aggregator, GSA), l'exploitant de flottes de VE (Fleet Operator, FO), l'opérateur de points de charge (Charge Point Operator, CPO) et le VE. Le CPO gère le processus de recharge des véhicules électriques. Les clients du CPO peuvent inclure des prestataires de services de mobilité électrique tels que des FO, qui gèrent à leur tour les relations avec les conducteurs de véhicules élec-

Données	Origine typique des données	Propriétaire des données	Utilité pour les services réseau
Statut du véhicule électrique	Station de recharge pour véhicules électriques	Gestionnaire de station de recharge (CPO)	Indique si un véhicule électrique est connecté
État de charge	Véhicule électrique (VE)	Constructeur ou propriétaire du véhicule	Puissance et énergie disponibles pour l'utilisation dans des services réseau
Type de véhicule électrique	VE (par ex. à l'aide du numéro d'identification du véhicule)	Constructeur ou propriétaire du véhicule	Peut déterminer la capacité de la batterie et la réponse attendue à une commande
Prévision de la disponibilité des VE	Divers, par ex. profils d'utilisation historiques, données de réservation, prévisions	Divers, mais principalement propriétaire du véhicule ou CPO	Indique la future possibilité pour les VE de fournir des services
Valeurs de consigne actuelles et futures	Station de recharge pour VE	Gestionnaire de station de recharge (CPO)	Fourniture de services réseau
Mesure en temps réel du flux de puissance	Station de recharge pour VE	Gestionnaire de station de recharge (CPO)	Temps de réaction du VE aux commandes, respect des critères pour les services réseau
Mesure historique du flux de puissance	Station de recharge pour VE	Gestionnaire de station de recharge (CPO)	Vérification et facturation
Situation géographique de la station de recharge	Station de recharge pour VE	Gestionnaire de station de recharge (CPO)	Soutien des réseaux locaux, notamment pour les cas d'application GRD

Tableau 1 Éléments de données importants dans le V2G pour les cas d'application de la commande primaire et secondaire.

triques. Pour les applications V2G, le CPO et le FO s'appuient sur un GSA pour participer aux marchés de services réseau, qui sont à leur tour gérés par le gestionnaire de réseau. Le GSA est rémunéré pour la fourniture des ressources liées aux VE mises à disposition par le CPO et le FO pour les marchés de services réseau. Le GSA coordonne l'activation et la rémunération des ressources VE en réponse aux signaux du gestionnaire de réseau. Lorsque de petites ressources, telles que des véhicules électriques, sont utilisées pour les services réseau, le GSA les agrège dans une centrale électrique virtuelle: les centrales électriques virtuelles peuvent être constituées d'une combinaison d'unités de consommation et de production telles que des pompes à chaleur, des petites centrales électriques de secours, des systèmes de stockage, des systèmes V2G, etc. avec plusieurs nœuds d'entrée et de sortie au niveau de réseau 5 ou 7.

Des données, partout des données

Les principaux éléments de données sont présentés dans le **tableau 1**. L'exigence minimale pour l'utilisation de véhicules électriques dans un pool de flexibilité consiste à savoir s'ils sont actuellement disponibles pour des services de flexibilité et quelle sera leur disponibilité à l'avenir.

L'état actuel de la connexion permet de déterminer quels véhicules peuvent être mis à disposition. L'état futur de la connexion des VE est nécessaire dans certains cas d'application, par exemple pour pouvoir participer aux marchés des services réseau des GRT, ou pour

garantir simultanément le respect des exigences techniques des services réseau et un niveau de charge suffisant au départ du VE.

En tant qu'exploitant d'une centrale électrique virtuelle (Virtual Power Plant, VPP), le CPO joue un rôle essentiel, car il met à la disposition de l'agrégateur (GSA) des véhicules électriques en tant que « batterie virtuelle » pour les services réseau. Pour ce faire, le CPO doit effectuer des analyses et des prévisions de données en tenant compte des profils de charge et du comportement de conduite des utilisateurs de VE, et ce, afin d'optimiser les flux d'énergie et les besoins de charge des voitures et de réagir aux demandes de mise à disposition de services réseau.

Grâce à une analyse moderne des données, le CPO et l'agrégateur peuvent tous deux planifier et améliorer la gestion opérationnelle d'une flotte de véhicules électriques afin d'optimiser les avantages pour les propriétaires de véhicules et les autres acteurs du marché.

La réalisation des services V2G nécessite le transfert de valeurs de consigne entre le réseau et le véhicule électrique. Les réglages primaire et secondaire nécessitent la transmission d'une commande, par exemple le réglage d'une puissance de charge positive/négative ou d'un courant de recharge positif ainsi que la consultation périodique de l'état de la borne de recharge et du véhicule électrique.

Des mesures en temps réel du flux de courant du véhicule électrique vers le réseau (ou inversement) doivent être mises à la disposition du GSA et des gestionnaires de réseau afin qu'ils puissent

surveiller les installations et réaffecter les véhicules si nécessaire. Ces points de données doivent être envoyés de la borne de recharge à l'agrégateur, soit via le CPO, soit directement. Les mesures sont également utilisées pour rémunérer les flexibilités réservées et fournies.

Défis liés au traitement des données

Pour agréger les véhicules électriques et fournir des services réseau, des aspects importants des données doivent être pris en compte. Il s'agit notamment de protéger les données personnelles des clients, de gérer la complexité des prévisions impliquant plusieurs parties et de gérer les volumes de transfert de données, notamment en ce qui concerne la grande variabilité de l'emplacement et de l'état de charge (State of Charge, SoC) des ressources VE.

Protection des données

Le règlement général sur la protection des données (RGPD) s'applique à toutes les entreprises qui utilisent des données personnelles de citoyens européens. En 2022, de nouvelles prescriptions suisses sont entrées en vigueur, qui reprennent un grand nombre des principes du RGPD. Les réglementations suisses et européennes sont pertinentes pour le V2G.

Les données nécessaires au V2G peuvent être personnelles ou non personnelles. Le noyau du mécanisme de dispatching nécessite des données sur l'état des VE. En outre, à des fins d'appel d'offres, un fournisseur de flexibilité ou un agrégateur doit prévoir la disponibilité de véhicules électriques,

dont les données peuvent être considérées comme personnelles en fonction de l'étroitesse de leur lien avec une activité personnelle spécifique. Les données relatives à la consommation d'énergie sont clairement catégorisées comme des données personnelles et sensibles. La localisation du VE pourrait également être utilisée pour entraîner des algorithmes à prédire les itinéraires, et donc l'énergie consommée. Ces informations sensibles doivent être traitées avec précaution pour éviter toute violation de la protection des données.

Sécurité des données

Le RGPD exige des entreprises qu'elles disposent de processus leur permettant de réagir en cas de violation de la protection des données. Les aspects de sécurité s'étendent toutefois bien au-delà du RGPD. Une analyse complète des risques de sécurité potentiels et des mesures d'atténuation dépasserait le cadre de cet article, mais les aspects suivants sont néanmoins recommandés pour la future mise en œuvre du V2G [6]:

- cryptage et anonymisation des données sensibles;
- protection des appareils accessibles au public afin de contrôler l'accès physique et de réduire le risque d'attaques à distance;
- contrôles, garantie, tests de conformité et certifications en matière de sécurité;
- et, enfin, intégration de redondances pour permettre de futures mises à jour, par exemple en fournissant une marge de stockage pour tenir compte des protocoles de sécurité plus gourmands en ressources.

Comme le réseau électrique fait partie des infrastructures critiques qui doivent être protégées contre les attaques, ces recommandations sont importantes.

Complexité des prévisions

Les prévisions peuvent être effectuées par plusieurs parties prenantes. Du point de vue de la protection des données, le plus simple est que l'exploitant de la flotte exécute l'algorithme, car c'est lui qui rassemble la plupart des données nécessaires, évitant ainsi le stockage de données dans d'autres clouds. Pour ce faire, il serait judicieux d'anonymiser tous les identifiants des

clients afin de pouvoir entraîner les algorithmes de prévision avec des ensembles de données anonymisés. D'autres parties prenantes pourraient alors également effectuer des prévisions sans enfreindre les directives de protection des données.

La complexité des prévisions augmente avec le besoin croissant de prévisions plus précises. Un algorithme de prévision avancé peut prédire la disponibilité et l'état de charge d'un véhicule électrique donné en utilisant un modèle de prévision qui apprend à partir des réservations passées, de l'état de charge, de la distance parcourue et de l'identification du client. De plus, l'utilisation individuelle du véhicule par certains utilisateurs peut être prise en compte. Cela peut toutefois entraîner des problèmes en matière de protection et de volume des données.

Traitement des données pendant le dispatching

Lors de la planification et de la mise en œuvre du V2G, il y a un compromis entre la fréquence à laquelle les données sont partagées et l'efficacité du dispatching effectué par le GSA/CPO. Si toutes les données sont transmises au GSA/CPO en cas de changement (par exemple, lorsqu'une nouvelle réservation est reçue par le gestionnaire de la flotte), le GSA/CPO peut gérer les véhicules électriques en cas de besoin avec une forte probabilité de succès. Cependant, si le GSA/CPO doit essayer de contrôler les véhicules électriques sans avoir d'informations précises sur leur disponibilité et que ceux-ci ne réagissent la plupart du temps pas comme prévu, ou si l'état de charge de certains véhicules électriques n'est pas connu, le risque pour le GSA/CPO augmente. Ce risque est particulièrement important dans le cas de la régulation primaire, où les exigences en matière de temps de réaction sont prédéfinies et où les contrats de service sont contraignants dès lors qu'un service a été convenu par contrat. Des travaux de recherche ont recommandé que les données relatives à l'utilisation des flottes soient collectées en continu et que les agrégateurs conservent ces données pendant au moins un an afin de pouvoir fournir efficacement les services réseau et d'être à même de le prouver par la suite [7].

Selon le type de connexion pour le transfert des données à la borne de recharge, il peut être nécessaire de trouver un compromis entre les avantages financiers de l'offre de services réseau et les coûts de communication. Par exemple, Greenflux a signalé que, selon ses propres calculs, un volume de données supérieur à 6 MB par mois aurait une influence négative sur le modèle commercial pour le cas d'utilisation de la recharge intelligente [8]. La latence de la communication des données et la capacité à répondre aux demandes de dispatching sont également essentielles – les protocoles actuels sont adaptés en conséquence.

EVFlex : évaluation de l'interopérabilité

Divers protocoles V2G ont été analysés dans le cadre du projet EVFlex. Plusieurs combinaisons conviennent pour le transfert de données et de signaux de commande entre les systèmes impliqués. Les implémentations dans les projets pilotes et de démonstration varient considérablement, et des logiciels propriétaires sont souvent utilisés pour convertir les commandes entre les protocoles. Selon les analyses effectuées dans le cadre du projet EVFlex, il n'a pas été possible de déterminer un protocole qui puisse être utilisé dans l'ensemble du système. Actuellement, il semble nécessaire d'utiliser des interfaces sur lesquelles des logiciels personnalisés sont exécutés pour recevoir des messages avec un protocole, les interpréter, prendre des décisions si nécessaire et les envoyer au participant suivant avec un autre protocole.

Néanmoins, certaines combinaisons de protocoles se profilent, qui pourraient devenir une architecture de facto standard pour le V2G. EEBUS, OCPP, OCPI, OSCP et OpenADR ont été utilisés dans le back-end, ISO 15118-20 et Chademo dans le front-end. OCPP 2.x et ISO 15118-20 en particulier sont en train de devenir la norme. IEEE 2030.5 a été principalement utilisé en Californie et offre des fonctions back-end et quelques fonctions front-end pour les véhicules électriques qui le supportent.

Tous les protocoles étudiés prennent en charge certains mécanismes de sécurité des données, de cryptage ou d'authentification. Les protocoles à la

pointe de la technique IEEE 2030.5, IEC 63110, OpenADR, OCPP et EEBUS utilisent le cryptage TLS et offrent donc une cybersécurité élevée.

En ce qui concerne les aspects liés à la protection des données, les données nécessaires à l'agrégation des flottes de véhicules électriques en tant que ressources de flexibilité dépendent principalement de données non personnelles. Par conséquent, on estime que le noyau du dispatching ne pose pas de problèmes majeurs en ce qui concerne le RGPD.

Conclusion

Dans cet article, les applications V2G sont présentées du point de vue de l'accès aux données et de leur utilisation. Les analyses sont basées sur les travaux réalisés dans le cadre du projet de recherche EVFlex en cours, financé par l'OFEN. Certaines exigences en matière de données et certains défis pratiques liés aux applications V2G sont expliqués, et la manière dont ces aspects pourraient évoluer à l'avenir est examinée.

Le reste du travail sera consacré à l'achèvement de la cartographie des données et de la modélisation, ce qui permettra d'implémenter et de tester des pipelines de données en utilisant de nouveaux protocoles tels que OCPP 2.1 et IEC 15118-20. L'outil de simulation de flotte de la Haute école de Lucerne HSLU démontre l'efficacité des flottes de VE dans la mise en œuvre des cas d'utilisation. L'infrastructure de test aide à définir la meilleure approche pour la gestion du flux de données dans le V2G, et à s'assurer que les véhicules électriques peuvent jouer leur rôle dans le soutien de la transition énergétique vers le zéro net en Suisse ainsi qu'à l'échelle mondiale.

Références

- [1] F. Salah et al., « Impact of electric vehicles on distribution substations: A Swiss case study », *Applied Energy*, vol. 137, p. 88-96, janvier 2015. doi: 10.1016/j.apenergy.2014.09.091
- [2] Entso-E, « Electric Vehicle Integration into Power Grids », 2 avril 2021. www.entsoe.eu/2021/04/02/electric-vehicle-integration-into-power-grids
- [3] B. K. Sovacool et al., « Actors, business models, and innovation activity systems for vehicle-to-grid (V2G) technology: A comprehensive review », *Renewable and Sustainable Energy Reviews*, vol. 131, p. 109963, octobre 2020. doi: 10.1016/j.rser.2020.109963
- [4] L. Noel et al., « The Potential Benefits of V2G », in *Vehicle-to-Grid*, Springer, p. 33-64, 2019.
- [5] L. Noel et al., *Vehicle-to-Grid - A Sociotechnical Transition Beyond Electric Mobility*, Springer, 2019.
- [6] R. Metere et al., *Securing the Electric Vehicle Charging Infrastructure*, 2021.
- [7] F. Grée et al., « Cloud-based big data platform for vehicle-to-grid (V2G) », *World Electric Vehicle Journal*, vol. 11, n° 2, juin 2020. doi: 10.3390/WEVJ11020030
- [8] « Open Communication Protocols for Smart Charging: real world demonstrators - Greenflux & Carbon Co-op - YouTube ». www.youtube.com/watch?v=ldejlVxfAY

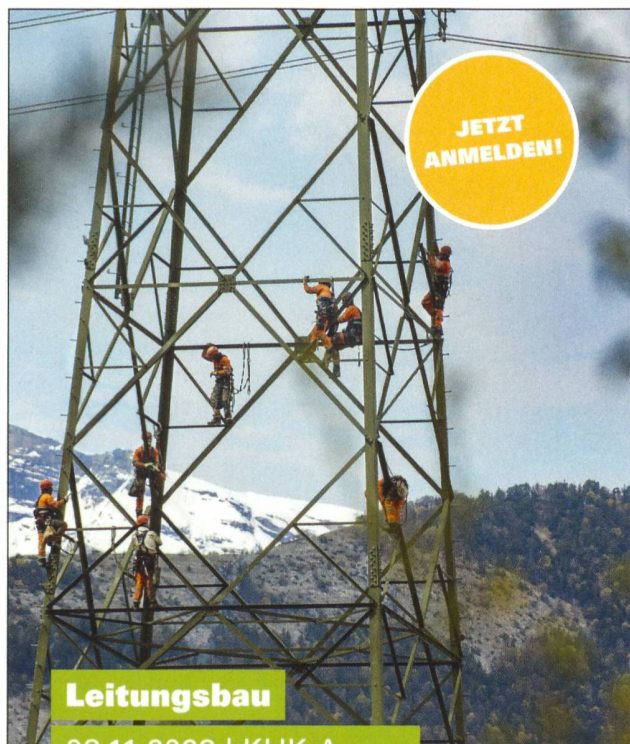
Auteurs

Benjamin Bowler est collaborateur scientifique senior au sein du centre de compétences Digital Energy & Electric Power de la HSLU.
→ HSLU, 6048 Horw
→ benjamin.bowler@hslu.ch

D^r **Severin Nowak** est collaborateur scientifique au sein du centre de compétences Digital Energy & Electric Power de la HSLU.
→ severin.nowak@hslu.ch

D^r **Antonios Papaemmanouil** dirige depuis 2019 l'Institut d'électrotechnique ainsi que le centre de compétences Digital Energy & Electric Power de la HSLU.
→ antonios.papaemmanouil@hslu.ch

Cette analyse a été élaborée dans le cadre du projet « EVFlex - Netzdienliche Flexibilitätsaggregation von Elektrofahrzeugen », soutenu par l'OFEN. Les auteurs remercient chaleureusement l'équipe EVFlex - Martin Friedli, Braulio Brahona Garzon, Nikolaos Katsoulakos et Alberto Calatroni -, les partenaires du projet ainsi que l'Office fédéral de l'énergie pour leur soutien et leur collaboration.



Leitungsbau

08.11.2023 | KUK Aarau



OT Security Tag für die Energieversorgung am 19.9.2023 bei CKW in Luzern

Der OT Cyber Security Tag bringt führende Expert:innen, Fachleute und Interessierte aus dem Bereich der Cybersicherheit in der Energieversorgung zusammen.

Highlights der Veranstaltung:

- > Austausch mit Expert:innen aus der OT Security
- > Praxis-Berichte aus der Energieversorgung
- > Führung durch die Energiewelt der CKW AG.

Wir freuen uns schon auf Ihre Teilnahme!
Weitere Informationen zur Veranstaltung:
<https://events.omicronenergy.com/OTsecurity>