



## Beschluss

### des Bayerischen Landtags

Der Landtag hat in seiner heutigen öffentlichen Sitzung beraten und beschlossen:

#### **Konsultationsverfahren der Europäischen Union;**

#### **Klimaschutz**

#### **Verringerung von CO<sub>2</sub>-Emissionen – Überprüfung der Emissionsnormen für schwere Nutzfahrzeuge**

**20.12.2022 - 14.03.2022**

Drs. 18/20107, 18/21644

Der Bayerische Landtag gibt im Konsultationsverfahren folgende Stellungnahme ab:

Der Bayerische Landtag begrüßt grundsätzlich den Vorschlag für die Überarbeitung der Verordnung zur Verringerung der CO<sub>2</sub>-Emissionen von schweren Nutzfahrzeugen. Der Verordnungsvorschlag ist ein wichtiger Schritt, um CO<sub>2</sub>-Emissionen in einem relevanten Sektor, dem Straßenverkehr, zu reduzieren und die Klima- und Energieziele Europas im Rahmen des Fit für 55-Pakets zu unterstützen.

Der Bayerische Landtag betont, dass im Rahmen der Neuregelung der Verordnung die Technologieoffenheit bei den Antriebsarten erhalten und den Besonderheiten der Nutzfahrzeugindustrie entsprechend Rechnung getragen werden sollte. Ein Ende des Verbrennungsmotors sollte nicht herbeigeführt werden, da für bestimmte, regionale Anwendungen der Verbrennungsmotor relevant bleibt.

Besondere Bedeutung kommt der Regelung zum Pooling Mechanismus zu, welche den Kreditaustausch auf Basis der VECTO-CO<sub>2</sub>-Werte ermöglicht. Dieser sollte grundsätzlich so ausgestaltet sein, dass er keine Marktverzerrung verursacht.

Eine Verschärfung der CO<sub>2</sub>-Reduktionswerte sollte mit Augenmaß erfolgen und auch im Hinblick auf die geplanten technischen Herausforderungen durch die Euro-7-Abgasnorm nicht über Gebühr belasten. Die Regelungen müssen realisierbar und finanzierbar bleiben. Darüber hinaus sollte der Einsatz von Biomethan im Transportsektor bei den CO<sub>2</sub>-Reduktionswerten positiv berücksichtigt werden.

Aus Sicht des Bayerischen Landtags sollte die Neuregelung insbesondere den Ausbau der alternativen Tank- und Ladeinfrastruktur beachten: Für den Einsatz von elektrisch betriebenen schweren Nutzfahrzeugen im Fernverkehr ist das reibungslose Aufladen im Betrieb essenziell. Die Anforderungen an die Nutzfahrzeug-Ladeinfrastruktur unterscheiden sich in Bezug auf Standort, Platz und Mindestleistung maßgeblich von der Ladeinfrastruktur für Pkw. Diesen besonderen Anforderungen muss Rechnung getragen werden, indem die Verordnung des Europäischen Parlaments und des Rates über den Aufbau der Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) ehrgeizige Ziele für die Nutzfahrzeug-spezifische Infrastruktur vorgibt. Dabei sind neben den stationären Lademöglichkeiten auch dynamische Ladeeinrichtungen in das Gesamtkonzept zu integrieren. Folgende Kriterien sollten berücksichtigt werden:

- Ladestandorte mit einem Netzausbau mit höheren Anschlussleistungen (im Kernnetz bis 2025: 5 000 kW, bis 2030: 6 500 kW; im Gesamtnetz bis 2027: 1 400 kW, bis 2030: 3 000 kW, ab 2035: 5 000 kW),
- höhere Leistungen der individuellen MCS-Ladepunkte (mindestens 700 kW),
- Aufbau in der Fläche zum Übernachten (100 kW pro Ladepunkt auf allen Lkw-Stellplätzen entlang der Autobahnen),
- für den Fernverkehr eine Minimumanschlussleistung von 700 - 900 kW pro Ladepunkt wie einen Netzanschluss von 5 bis 10 MW pro Fernverkehr Lade-Hub,
- der Abstand der Ladepunkte im Fernverkehr sollte zwischen 20 und 40 km in den TEN-T-Korridoren liegen und auf den Hauptfahrstraßen sollte ein Maximalabstand von 50 km bis zur nächsten Ladesäule gegeben sein,
- Ausbau des entsprechenden (Hoch-Volt) Netzanschlusses in den Mitgliedstaaten,
- Entwicklung und Aufbau dynamischer Ladeoptionen (z. B. Oberleitungen) für Lkw im TEN-V-Gesamtnetz, um das Stromnetz und die stationäre Ladeinfrastruktur (insbesondere Anzahl der Stellplätze) zu entlasten.

Der Beschluss des Bayerischen Landtags wird unmittelbar an die Europäische Kommission, das Europäische Parlament, den Ausschuss der Regionen und den Deutschen Bundestag übermittelt.

Die Präsidentin

**Ilse Aigner**