



UNSER KLIMASCHUTZ-ENGAGEMENT 2023 IN DER EUROPÄISCHEN UNION, IN DEN USA UND IN CHINA.

Aus Sicht der BMW Group sind die Folgen des Klimawandels eine große Herausforderung für die Zukunft. Weltweit arbeiten Regierungen daran, die Ziele des Pariser Klimaabkommens auf nationale Gesetze zu übertragen. Auch Investoren bewerten Unternehmen und deren Geschäftsmodelle zunehmend nach ESG-Kriterien (Environmental, Social, Governance). In Europa, Nordamerika, Japan, China und anderen Ländern wurden bereits mittel- bis langfristige Ziele für die CO₂-Emissionen von Neufahrzeugen festgelegt. Ein direkter Vergleich dieser Ziele auf internationaler Ebene ist nicht immer möglich, da sich die Prüfzyklen und -verfahren der einzelnen Länder unterscheiden und auch die Zusammensetzung der Segmente und Antriebe erheblich variiert.

Die BMW Group setzt sich weltweit für ehrgeizige, aber realistische umweltpolitische Ziele ein, die mit dem Pariser Abkommen in Einklang stehen. Dazu gehört eine vollständig klimaneutrale Wertschöpfungskette bis spätestens 2050. In der Zusammenarbeit mit den großen Industrieverbänden (VDA, ACEA, Alliance for Automotive Innovation, CAAM) setzt sich die BMW Group dafür ein, dass die Verbände ihr Engagement auf das Pariser Abkommen abstimmen.

Ein zentrales Anliegen dabei ist es, die notwendigen Rahmenbedingungen zu schaffen, damit der Hochlauf der Elektromobilität und die Transformation hin zu einem klimaneutralen Verkehr gelingen können und das inzwischen breite Modellangebot auf entsprechende Marktakzeptanz und Kundennachfrage trifft.

EUROPEAN UNION

Die CO₂-Emissionsnormen für Neufahrzeuge stehen im Mittelpunkt der Klimapolitik der Europäischen Union (EU) für den Straßenverkehr. Die aktuelle Verordnung, die vom Europäischen Parlament und vom Rat angenommen wurde, passt die bestehenden CO₂-Emissionsnormen für neue Personenkraftwagen und neue leichte Nutzfahrzeuge an die erhöhten Klimaziele der Europäischen Union an. Insbesondere gelten nun ab 2030 strengere Emissionsziele, wobei ab 2035 eine Reduzierung zu 100 % angestrebt wird.

Die BMW Group hat sich in den politischen Willensbildungsprozess intensiv sowohl auf Verbandsebene als auch als Einzelunternehmen eingebracht. Dabei ging es insbesondere um die zentralen Voraussetzungen zur Umsetzung dieser Ziele: der Ausbau der Ladeinfrastruktur, die Verfügbarkeit erneuerbarer Energien sowie der verlässliche und krisensichere Zugang zu den notwendigen Rohstoffen.

Die BMW Group hat – wie auch in den Vorjahren – im Jahr 2023 ihre CO₂-Emissionsziele in der EU übererfüllt. Auch das überarbeitete Minderungsziel von -55 % bis 2030 wurde frühzeitig als machbar akzeptiert, da die BMW Group seit der Markteinführung des BMW i3 im Jahr 2013 einen konsequenten Pfad zur Elektromobilität eingeschlagen hat.

Das verabschiedete CO₂-Ziel für 2035 sieht die BMW Group allerdings nach wie vor nicht von den entsprechenden Rahmenbedingungen gestützt – trotz des gemeinsamen Engagements von ACEA und der BMW Group: Insgesamt ist der Verkauf von elektrischen Fahrzeugen in der EU zwischen 2017 und 2023 dreimal schneller angestiegen als die Installation von Ladesäulen. Diese Lücke in der Ladeinfrastruktur könnte in Zukunft sogar noch wachsen. Während die BMW Group schon seit langem einen intensiveren Ausbau fordert, wird die von der EU verabschiedete finale Verordnung zur Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) lediglich zu einer minimalen Vergrößerung der Ladelandschaft in Europa führen. Wir finden es besorgniserregend, dass der Ausbau der Infrastruktur nicht mit dem Verkauf von elektrischen Fahrzeugen und den damit verbundenen Anforderungen an das Ladenetzwerk im Rahmen des ambitionierten EU CO₂-Emissionszieles Schritt halten wird.

Aus diesem Grund muss aus Sicht der BMW Group weiterhin jede Antriebsform technologieoffen ihren Beitrag zur Dekarbonisierung leisten können. Denn effektiver Klimaschutz bedeutet die konsequente Nutzung aller verfügbaren Technologien mit stetigen Verbesserungen und nicht nur die Setzung eines Langfristziels.

Wasserstoff-elektrische Fahrzeuge sind dabei eine ideale Ergänzung zu reinen Batteriefahrzeugen, da mit zwei sich ergänzenden vollelektrischen Antrieben die Resilienz steigt und mehr Kunden für den Umstieg auf Elektrofahrzeuge gewonnen werden können. Ein weiterer Schlüssel zum Erreichen künftiger Regulierungsziele sehen wir in der Dekarbonisierung von Energie und flüssigen Brennstoffen. Dies würde uns ermöglichen, die Bedürfnisse der Kunden besser zu erfüllen, auf die Dynamik des Markts zu reagieren und die globale Wettbewerbsfähigkeit zu steigern.

Die BMW Group betont darüber hinaus, dass für das Erreichen der Klimaziele ein ganzheitlicher Ansatz zur CO₂-Senkung über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg erforderlich ist. Dazu zählen insbesondere auch Bemühungen zur Etablierung einer Kreislaufwirtschaft. Das Unternehmen setzt sich in diesem Sinne für internationale Standards und Harmonisierung zur Erfassung von CO₂-Emissionen ein.

USA

Die Regulierung der Fahrzeugemissionen sowie der zugehörigen Kraftstoffeffizienzstandards in den USA erfolgen sowohl durch Bundesbehörden als auch durch Stellen auf bundesstaatlicher Ebene. Gemäß den ihr nach dem Clean Air Act (CAA) gewährten Befugnissen bestimmt die United States Environmental Protection Agency (EPA) die Emissionskriterien für Kraftfahrzeuge, einschließlich CO₂. Die National Highway Traffic and Safety Administration (NHTSA) regelt die Kraftstoffeffizienzstandards für Kraftfahrzeuge auf der Grundlage des Energy Policy and Conservation Act von 1975 (EPCA). Im US-Staat Kalifornien werden die Fahrzeugemissionen durch die kalifornische Umweltbehörde (California Air Resources Board, CARB) geregelt. CARB ist die zuständige Behörde für Klimaschutzmaßnahmen und überwacht alle Aktivitäten zur Luftreinhaltung in Kalifornien. Ziel ist die Erreichung und Aufrechterhaltung gesundheitsbezogener Luftqualitätsstandards.

BMW of North America arbeitet weiterhin mit dem Bundesstaat Kalifornien zusammen und erfüllt damit nach wie vor die Vorgaben des 2019 verabschiedeten California Framework Agreement, welche deutlich strenger ausfallen

als die unter der ehemaligen Trump-Regierung von der EPA festgelegten THG-Grenzwerte. Diese Zusammenarbeit mit Kalifornien ermöglicht es der BMW Group nicht nur mit der CARB, sondern auch mit der EPA auf Arbeitsebene einen konstruktiven Austausch zu pflegen. Das Framework Agreement ist bis heute in Kraft.

2022 verabschiedete die CARB einstimmig ein Paket an Verordnungen, Advanced Clean Cars 2 (ACC2). Dieses beinhaltet insbesondere die Entscheidung, ab 2035*) in Kalifornien den Verkauf von 100 Prozent emissionsfreien Fahrzeugen (ZEV) durchzusetzen und die exekutive Verordnung von Gouverneur Newsom in die Rechtsprechung zu überführen. Das kalifornische Amt für Verwaltungsrecht genehmigte die Verordnung im November 2022. ACC2 wird 2026 in Kraft treten und sich auf die Modelljahre 2026 bis 2035 auswirken.

Im April 2023 kündigte die EPA die mit Spannung erwartete Bekanntmachung eines Regelungsvorschlags (Notice of Proposed Rulemaking, NPRM) zu Treibhausgasemissionsstandards und der USA-weiten Tier-4- Emissionsregelung für die Modelljahre 2027 bis 2032 an. Als Grundlage für die Machbarkeitsberechnung geht die EPA von einem EV-Anteil von 60 % im Jahr 2030 und einem EV-Anteil von 67 % im Jahr 2032 aus. Die geplante Richtlinie zielt darauf ab, den Flottendurchschnitt für neue Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge auf 102 g/Meile im Jahr 2030 und 82 g/Meile im Jahr 2032 zu senken. Als Grundlage für die Machbarkeitsberechnung geht die EPA von einem EV-Anteil von 60 % im Jahr 2030 und einem EV-Anteil von 67 % im Jahr 2032 aus. Der Vorschlag sieht eine durchschnittliche jährliche Verschärfung des Ziels um 13 % während des gesamten Zeitraums vor. Während des Regelungsprozesses im Jahr 2023 spielte BMW of North America eine wichtige Rolle bei der Bereitstellung von Informationen für die Aufsichtsbehörden und das Klimateam des Weißen Hauses. Wir nahmen an mehreren Foren, Treffen und Sitzungen mit wichtigen Beratern der Biden-Administration teil.

Wie gewohnt steht BMW of North America in direktem Austausch mit unseren Partnern bei der EPA, CARB und NHTSA. Es handelt sich hierbei um wichtige, kritische Gespräche über die technischen Aspekte der von den Behörden vorgelegten Vorschläge und Vorschriften. Wie in der EU befürchtet die BMW Group vor allem, dass die Voraussetzungen wie grüne Energiequellen, Ladeinfrastruktur und die kritische Mineralien-Lieferkette innerhalb des geplanten Zeitrahmens nicht hinreichend gegeben sein könnten.

Nicht zuletzt war die Branche im Jahr 2022 während der Beratungen über das Inflationsreduzierungs-gesetz (Inflation Reduction Act, IRA), insbesondere über die Verlängerung der 30(d) EV-Verbraucheranreize und den allgemeinen Übergang zu nachhaltiger Mobilität, maßgeblich an der Festlegung des weiteren Vorgehens in Bezug auf Kundenanreize für Elektrofahrzeuge beteiligt.

Im Laufe des regulatorischen Beratungsprozesses hat sich BMW of North America für die Ausweitung der Steuer-vergünstigungen für Elektrofahrzeuge eingesetzt und gleichzeitig darauf hingewirkt, dass alle Marken, Modelle und Verbraucher die Förderungen in Anspruch nehmen können, um die Verbraucherakzeptanz weiter zu erhöhen. Zu diesem Zweck fanden ausführliche Treffen sowohl mit der Regierung als auch mit wichtigen gewählten Vertretern auf dem Capitol Hill statt.

*) einschließlich BEV, berechnete PHEV und FCEV

CHINA

Auch in China wird die Kraftstoffeffizienz der Fahrzeugflotte reguliert. Für das Jahr 2020 wurde anhand des genormten NEFZ-Prüfzyklus (Neuer Europäischer Fahrzyklus) ein durchschnittliches Flottenverbrauchsziel von 5 Litern je 100 Kilometer festgelegt. 2019 wurde in China eine Kraftstoffverbrauchsnorm für die Jahre 2021 bis 2025 veröffentlicht. Als Ziel für 2025 wurde gemäß dem Prüfzyklus WLTC (Worldwide Harmonized Light Duty Test Cycle) ein Verbrauch von 4,6 Liter je 100 Kilometer festgelegt. Seit 2021 wird als Prüfzyklus für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor und Plug-in-Hybride nicht länger der NEFZ, sondern der WLTC verwendet. Bei Batteriefahrzeugen wechselt man derweil vom NEFZ zum chinesischen Prüfzyklus CLTC.

2018 wurde ein Mandat für neue Energiefahrzeuge (New Energy Vehicle, NEV) eingeführt. Das NEV-Mandat für 2023 lag bei 18 %, für 2024 ist es auf 28 % und für 2025 auf 38 % festgelegt. Nach der vom Staatsrat herausgegebenen nationalen Leitlinie „Beautiful China“ wird erwartet, dass der Anteil der NEVs bis 2027 auf 45 % aller Neuwagen ansteigen wird. Die vom chinesischen Verband der Fahrzeugingenieure (China Society of Automotive Engineers) herausgegebene Roadmap 1.0 für die grüne und kohlenstoffarme Entwicklung der Automobilindustrie (Automotive Industry Green and Low-Carbon Development Roadmap 1.0) ist optimistischer und prognostiziert einen NEV-Anteil von 50 % für das Jahr 2025 und 65 % für 2030. Neben den nationalen Vorschriften werden auch auf regionaler und kommunaler Ebene zunehmend Maßnahmen ergriffen. Die unterschiedlichen Anforderungen an die Antriebstechnologie werden die Produktstrategie immer stärker beeinflussen (z.B. das begrenzte Kontingent an verfügbaren Nummernschildern für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor in chinesischen Metropolen, während für NEV Befreiungen gewährt werden).

Bei verschiedenen Treffen sprach die BMW Group mit Vertretern der chinesischen Regierung über das Thema Klimapolitik, z. B. mit dem Ministerium für Industrie und Informationstechnologie oder mit dem Handelsministerium. Dabei ging es insbesondere um den weiteren Ausbau von Schnellladestationen, Anreize zur Erhöhung der Marktakzeptanz von Elektrofahrzeugen und die Dekarbonisierung von Lieferketten.

Im Jahr 2021 starteten die BMW Group und die China Development Research Foundation (CDRF) eine Initiative zur Reduzierung der Emissionen in der Lieferkette der Automobilindustrie. In diesem Zusammenhang wurde eine Reihe eingehender Studien und Vor-Ort-Untersuchungen im Hinblick auf den grünen Wandel in der Stahlindustrie, die Stromversorgung mit erneuerbarer Energie, die Kreislaufwirtschaft und Standards zur Reduktion von CO₂-Emissionen durchgeführt. Die CDRF hat inzwischen einen Bericht mit überzeugenden Maßnahmen und Vorschlägen als Referenz für politische Entscheidungsträger erstellt.

Auf der Jahreskonferenz 2022 der EV100 (China Electric Vehicle Association), einer globalen Initiative zur Förderung des Hochlaufs der Elektromobilität und des Ausbaus der Ladeinfrastruktur, erläuterte die BMW Group ihre Perspektive sowie ihre Maßnahmen für eine nachhaltige Zukunft in China und auf internationaler Ebene und verkündete ihre Ziele zur CO₂-Senkung über den gesamten Fahrzeullebenszyklus sowie die Vision des Unternehmens in Sachen Kreislaufwirtschaft. Die BMW Group setzte sich dabei auch für eine planbare Dekarbonisierungspolitik ein, ebenso wie für eine Zusammenarbeit von Politik, Unternehmen und Forschungsinstituten und ein stärkeres Engagement der Regierung für den Ausbau der Ladeinfrastruktur.

Auf der EV100-Jahreskonferenz 2023 rief die BMW Group zu gemeinsamen Anstrengungen von Energiewirtschaft, Infrastrukturanbietern und Automobilherstellern auf, um eine Technologie-Roadmap zu definieren und die Integration grüner Energie in NEVs erleichtern. Die BMW Group befürwortete außerdem den Einsatz von grünem Wasserstoff sowie den einfachen und zuverlässigen Zugang zu einem Tankstellennetz, um die Bedeutung von Brennstoffzellen-Elektrofahrzeugen (FCEV) für Pkw-Kunden zu erhöhen.

Auf dem World NEV Congress 2023 (WNEVC) in Haikou schlug die BMW Group stabile, vorhersehbare und ausgewogene Anreize vor, um die Markteinführung von NEVs zu beschleunigen und eine qualitativ hochwertige Entwicklung durch einen technologieorientierten Regulierungsansatz zu fördern. Jedoch betrachtet auch die BMW Group den Wasserstoff als Schlüssel für die Energiewende und den Klimaschutz. Wie Oliver Zipse, Vorstandsvorsitzender der BMW AG, im September 2023 auf der WNEVC-Sitzung am Rande der IAA Mobilität in München sagte, glauben wir, dass Wasserstoff für einen Durchbruch die gleichen Anreize braucht wie die Elektromobilität.

BMW AG, Mai 2024

Kontakt: governmentaffairs@bmwgroup.com

**BMW
GROUP**



ROLLS-ROYCE
MOTOR CARS LTD