



KLIMA- ENGAGEMENT BERICHT

EINE DARSTELLUNG DER KLIMAPOLITISCHEN
POSITIONEN UND AKTIVITÄTEN DER
BMW GROUP UND IHRE DIESBEZÜGLICHE
MITWIRKUNG IN RELEVANTEN VERBÄNDEN.

INHALT

- 3 Zusammenfassung
- 4 Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund
- 7 Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO₂-Reduktion
- 9 Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen
- 14 Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global
- 18 Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig

3 Zusammenfassung

4 Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund

7 Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO₂-Reduktion

9 Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen

14 Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global

18 Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig

ZUSAMMENFASSUNG

Mit ihrem Klima-Engagement Bericht gibt die BMW Group ihren Stakeholdern einen kompakten Überblick über ihre wichtigsten klimapolitischen Positionen und Aktivitäten. Im ersten Teil des Berichts wird der Verhaltenskodex für die weltweiten Interessenvertretungen des Unternehmens sowie die Policy zur Kooperation mit Wirtschaftsverbänden dargestellt. Dazu wird ein Überblick über die Politikorganisation der BMW Group gegeben und auf bestehende Transparenzregister hingewiesen. In Folge werden die zentralen klimapolitischen Positionen der BMW Group erläutert. Dies geschieht vor dem Hintergrund einer ganzheitlichen Zielsetzung zur CO₂-Reduktion über die gesamte Wertschöpfungskette, die Wert auf eine möglichst wirksame Minderung von Real-emissionen legt.

Die BMW Group setzt bei der CO₂-Reduktion grundsätzlich auf Technologieoffenheit. Für den erfolgreichen Hochlauf elektrifizierter Fahrzeuge tritt die BMW Group stark für die Etablierung der erforderlichen Rahmenbedingungen ein, mit dem Fokus auf der Schaffung einer kundenwerten Lade- und H₂-Tankinfrastruktur. Daneben plädiert sie für den Ausbau erneuerbarer Energien, wirksame CO₂-Preismechanismen und den Einsatz von Sekundärrohstoffen im Rahmen einer Kreislaufwirtschaft. In diesem thematischen Kontext wird ein Überblick über das globale Engagement des Unternehmens gegeben, stellvertretend zunächst innerhalb der großen Märkte Europa, USA und China. Die BMW Group hat sich verpflichtet, den 1,5-Grad-Pfad gemäß dem Pariser Klimaabkommen zu verfolgen und vertritt ihre klimapolitischen Positionen in den wichtigen Verbänden sowie in ihren klimabezogenen Interessenvertretungen. Dazu werden ihre Aktivitäten in den relevanten Automobilverbänden in den genannten Weltregionen beschrieben.

3 Zusammenfassung

4 **Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund**

7 Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO₂-Reduktion

9 Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen

14 Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global

18 Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig

UNSER ANSATZ – TRANSPARENZ STEHT IM VORDERGRUND

ANSATZ FÜR LOBBYARBEIT UND VERHALTENSKODEX

Die BMW Group ist ein global tätiges Unternehmen und agiert in einer hochgradig vernetzten Welt. Die Geschäftsaktivitäten haben große Auswirkungen auf unser Unternehmensumfeld und berühren direkt wie auch indirekt die Interessen zahlreicher unterschiedlicher Stakeholder. Umgekehrt haben gesellschaftliche Entwicklungen an vielerlei Stellen Einfluss auf die Geschäftsaktivitäten des gesamten Konzerns. Vor diesem Hintergrund steht die BMW Group auch weltweit in ständigem Austausch mit ihren Stakeholdern.

Unser Engagement zur Einbindung von Stakeholdern wird in der [BMW Group Stakeholder Engagement Policy](#) ausführlich dargestellt. Darin sind die Dialogziele sowie die Kriterien zur Identifizierung und Priorisierung der Stakeholder festgelegt. Diese Richtlinie beschreibt die Unternehmensstrategie der BMW Group zur Einbindung von Stakeholdern und stellt sicher, dass diese weltweit einheitlich umgesetzt wird, einschließlich der nationalen Vertriebsgesellschaften und politischen Repräsentanzen.

GANZHEITLICHE KOMMUNIKATION

Als eine zentrale Voraussetzung für den wirtschaftlichen Erfolg eines Unternehmens sieht die BMW Group die Vereinbarkeit von ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Belangen. Der wirtschaftliche Erfolg ist gleichzeitig die Bedingung für die Entwicklung zu nachhaltigen tech-

nologischen Innovationen, sicherer und stabiler Beschäftigung und zur Zusammenarbeit mit allen Partnern in einer immer nachhaltigeren Wertschöpfungskette.

Aus diesem Grund informiert die BMW Group ihre Stakeholder über ihre Geschäftsentwicklung seit dem Berichtsjahr 2020 in einem integrierten Bericht. Auf diese Weise geben wir auch mit dem aktuellen Konzernbericht 2021 einen ganzheitlichen, qualifizierten Einblick in die BMW Group und machen unser Handeln transparent, nachvollziehbar und messbar.

ZUSAMMENFASSUNG DER BMW GROUP COOPERATION POLICY FOR TRADE ASSOCIATIONS

Das Unternehmen führt einen aktiven, offenen und transparenten Dialog mit Entscheidungsträgern und Vertretern von Politik, Gewerkschaften und Verbänden sowie Nichtregierungsorganisationen (NGOs), um die politischen Rahmenbedingungen für die Geschäftstätigkeiten konstruktiv und transparent mitzugestalten. Die BMW Group ist Mitglied in zahlreichen Verbänden in unterschiedlichen Ländern. In der Regel sind die Mitgliedschaft und das Engagement der BMW Group freiwillig. In einzelnen Fällen kann die Mitwirkung aber auch auf gesetzlichen Vorgaben beruhen, wie es beispielsweise der Fall bei den Mitgliedschaften in der IHK München, Oberbayern und IHK Berlin ist. Auf ihrer Homepage veröffentlicht die BMW Group eine [Liste der wichtigsten Mitgliedschaften der BMW Group](#).

| | |
|----|---|
| 3 | Zusammenfassung |
| 4 | Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund |
| 7 | Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO ₂ -Reduktion |
| 9 | Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen |
| 14 | Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global |
| 18 | Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig |

Das Engagement der BMW Group in Verbänden reicht von Vorstandsmitgliedschaften in Verbandsgremien über die Mitwirkung in Arbeitsgruppen bis hin zum reinen Beobachterstatus. In jedem Fall ist es das Ziel des Unternehmens, sich mit den jeweiligen Verbänden bei den Positionen zu relevanten strategischen Themen abzustimmen. Sollte die BMW Group Abweichungen zwischen den Verbands- und Unternehmenspositionen feststellen, arbeitet das Unternehmen aktiv mit dem betreffenden Verband zusammen, um die Positionen anzunähern. In jedem Fall sieht die BMW Group ihre Rolle darin, die Positionen des Unternehmens in den Meinungsbildungsprozess der Verbände einzubringen, und nimmt so aktiv an Diskussionen zu wesentlichen strategischen Themen teil, wie z. B. zu Klimaschutz, Menschenrechten, Kreislaufwirtschaft, CO₂-Reduktion zur Erreichung der Pariser Klimaziele und transparentem Lieferkettenmanagement.

DIE POLITIKORGANISATION IM QUALITATIVEN ÜBERBLICK

Das Verstehen der Überzeugungen und Ziele unseres Umfeldes, das Management der Beziehungen und die Kommunikation zu den Stakeholdern und Organisationen werden bei der BMW Group ganzheitlich durch den Bereich „Konzernkommunikation und Politik“ geführt.

Die Politikorganisation der BMW Group ist dabei integraler Bestandteil dieses Bereiches und verantwortet die Beziehungen zu politisch-regulatorischen Stakeholdern sowie teilweise auch NGOs und der Wissenschaft in relevanten Märkten weltweit. Die feste Integration der Politikarbeit der BMW Group in den Bereich der Konzernkommunikation stellt dabei einmal mehr die Durchgängigkeit und Transparenz unserer politischen Kernbotschaften und Positionen sicher.

Die Zentralfunktion der Politikorganisation in München steuert den Austausch und die Interessenvertretung themenorientiert nach den drei Handlungsfeldern E-Mobilität & Umwelt, Handel & Geopolitik und

Digitales Auto & Mobilität. Darüber hinaus werden in München die Beziehungen zu zentralen Automobilherstellerverbänden wie dem Verband der Automobilindustrie (VDA) und der European Automobile Manufacturers' Association (ACEA) koordiniert.

International erfolgt die Ausrichtung der Interessenvertretung nach den vier Regionen Americas, China, Asia-Pacific und Europa / Afrika / Mittlerer Osten. In den wichtigsten Einzelmärkten sowie in ausgewählten Wachstumsmärkten unterhält die BMW Group politische Repräsentanten bzw. beschäftigt lokale Mitarbeiter für den direkten Austausch mit dem politisch-regulatorischen Umfeld vor Ort. Diese sind ebenfalls ständige Ansprechpartner für lokale Entscheidungsträger in allen Belangen und stehen bei Anfragen und Auskunftsersuchen direkt und in der Landessprache zur Verfügung. Diese Möglichkeit wird aktiv von unseren Stakeholdern genutzt.

Die Politikorganisation strebt in ihrem Handeln nach höchstmöglicher Transparenz, Faktenorientierung und Glaubwürdigkeit. Unternehmensweit gelten umfassende Compliance-Regeln für den Umgang mit externen Stakeholdern, die den Umfang und die Art des Austausches prägen.

HINWEIS AUF DAS DEUTSCHE LOBBYREGISTER SOWIE DAS EU-TRANSPARENZREGISTER

In verschiedenen Ländern und Regionen, in denen sich Interessengruppen wie Privatpersonen, Unternehmen oder NGOs in den politischen Willensbildungsprozess einbringen, existieren verschiedene Formen von Transparenzregistern. In diese freiwillig oder verpflichtend zu führenden Register können bzw. müssen sich Personen und Organisationen mit verschiedenen Angaben eintragen, die mit politischen Institutionen oder Entscheidern in Kontakt treten wollen, um einen Einfluss auf politische Entscheidungsprozesse zu nehmen. Solche Register sollen dazu bei-

3 Zusammenfassung

4 **Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund**

7 Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO₂-Reduktion

9 Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen

14 Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global

18 Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig

tragen, das Vertrauen der Öffentlichkeit in die Politik und die Transparenz bei der Einflussnahme durch Interessenvertreterinnen und Interessenvertreter zu steigern.

Bereits seit 2008 ist die BMW Group daher im [EU-Transparenzregister der Europäischen Kommission](#) eingetragen und gibt Auskunft darüber, mit wieviel Personal- und Budgetaufwand sie sich in welchen für sie relevanten Themenbereichen in europäische Gesetzgebungsprozesse einbringt oder in welchen EU-politisch relevanten Verbänden sie Mitglied ist. Seit dem 1. Januar 2022 sind ebenfalls die Lobbyregistergesetze des [Deutschen Bundestages](#) und der [Bayerischen Staatsregierung](#) in Kraft, welche die Einrichtung von öffentlichen Lobbyregistern vorsehen. Die BMW AG ist auch in diesen Registern eingetragen und macht hier umfangreiche Angaben zu ihrer Politik- und Verbandsarbeit sowie zu finanziellen Aufwendungen im Zusammenhang mit politischer Interessenvertretung entsprechend den jeweiligen Anforderungen.

Die BMW Group begrüßt die Einrichtung derartiger Transparenz- und Lobbyregister, da sie zur Transparenz beitragen und das Vertrauen in demokratische Gesetzgebungsprozesse sowie in die politische Arbeit aller am Gesetzgebungsprozess Beteiligten steigert.

| | |
|----|--|
| 3 | Zusammenfassung |
| 4 | Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund |
| 7 | Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO₂-Reduktion |
| 9 | Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen |
| 14 | Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global |
| 18 | Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig |

UNSERE STRATEGIE – EIN GANZHEITLICHES UND EFFEKTIVES KONZEPT ZUR CO₂-REDUKTION

DIE INTEGRIERTE STRATEGIE DER BMW GROUP IM ÜBERBLICK

Die BMW Group bewegt sich im Spannungsfeld herausfordernder, zunehmend komplexer und weltweit differenzierter Rahmenbedingungen. Dazu zählen:

- steigende geopolitische Unsicherheiten,
- Unterbrechungen in der globalen Lieferkette,
- ein globalisierter Wettbewerb,
- Megatrends wie Elektrifizierung und Vernetzung,
- Nachhaltigkeit,
- gesellschaftliche Erwartungen vor dem Hintergrund des Klimawandels.

Die Strategie der BMW Group hat ihren Ausgangspunkt in der Analyse der globalen Megatrends, die für die Transformation der Automobilbranche von entscheidender Bedeutung sind. Die derzeit wichtigsten Megatrends mit langfristiger Auswirkung auf das Geschäftsmodell der BMW Group sind der Klimawandel und die Reduzierung von Kohlenstoffdioxid (CO₂)-Emissionen, die Elektromobilität, die Digitalisierung und Vernetzung, zu der auch das automatisierte / autonome Fahren gehört, sowie das Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft.

DIE CO₂-ZIELE IM ÜBERBLICK – EIN GANZHEITLICHER ANSATZ, DER ALLE SCOPES EINBEZIEHT

Wir sehen die Folgen des Klimawandels als große Herausforderung für die Zukunft an. Weltweit arbeiten Regierungen daran, die Ziele des Pariser Klimaabkommens in nationale Gesetze zu übertragen. Auch Investoren bewerten Unternehmen und deren Geschäftsmodell zunehmend nach ESG-Kriterien (Environment, Social, Governance).

Die Europäische Union (EU) sieht sich als globaler Vorreiter zur Erreichung dieser Klimaziele. Auch in den USA und in China hat die Regierung ambitionierte Klimaschutzziele vorgeschlagen.

Im Verkehrssektor ist ein zügiger Übergang zur Elektromobilität eine wichtige Voraussetzung auf dem Weg zur Klimaneutralität. Bereits heute können Elektrofahrzeuge in hohem Umfang bezüglich Produktauswahl und Angebotsvielfalt angeboten werden. Die steigende Nachfrage wird durch Betriebskostenvorteile und Rahmenbedingungen wie zum Beispiel staatliche Förderungen zusätzlich gestärkt.

Die BMW Group verfolgt den klaren Kurs, die CO₂-Emissionen im gesamten Lebenszyklus ihrer Fahrzeuge zu reduzieren, und definiert hierfür ambitionierte Ziele. Mit diesem ganzheitlichen Ansatz bewegen wir uns auf einem Pfad, der im Einklang mit dem Pariser Klimaziel aktiv zur Begrenzung der globalen Erwärmung beiträgt.

| | |
|----|--|
| 3 | Zusammenfassung |
| 4 | Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund |
| 7 | Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO₂-Reduktion |
| 9 | Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen |
| 14 | Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global |
| 18 | Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig |

Mit ihrem ganzheitlichen Ansatz beabsichtigt die BMW Group, von einer Fahrzeuggeneration zur nächsten jeweils eine substanzielle Verbesserung über den gesamten Lebenszyklus zu erreichen. Elektrifizierung leistet einen starken Beitrag zur CO₂-Reduktion. Dabei müssen allerdings gegenläufige Wirkungen berücksichtigt werden. Zwar sinken durch die Verbreitung der Elektromobilität die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase, sie steigen jedoch zugleich in der Lieferkette. Der Grund dafür liegt vor allem in CO₂-intensiveren Bauteilen wie insbesondere der Hochvoltbatterie. Mit den von der BMW Group angestrebten steigenden E-Anteilen werden Lieferkettenemissionen (Scope 3 upstream) zum größten Faktor in unserer CO₂-Bilanz. Unsere Strategie zielt darauf ab, den Netto-Vorteil der E-Mobilität zu maximieren. Daher definiert die BMW Group von Anfang an spezifische CO₂-Reduktionsziele für sämtliche Fahrzeuge. Sie reichen von der Lieferkette über die Produktion bis zur Nutzung des Fahrzeugs in Kundenhand.

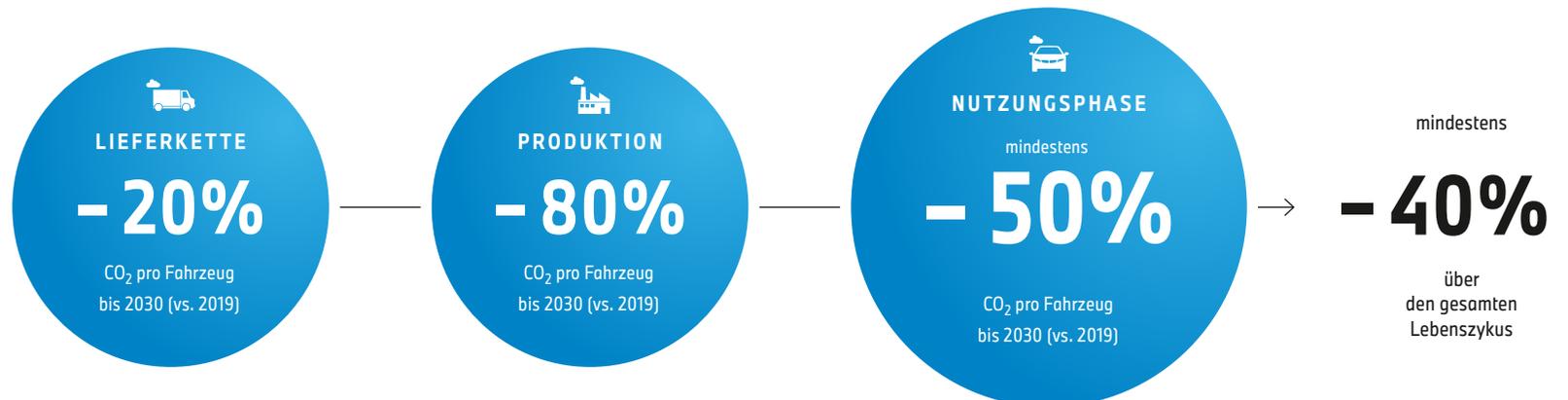
In Zusammenarbeit mit Lieferanten setzen wir uns für die Dekarbonisierung sowie die ausschließliche Verwendung grüner Energie ein. Als erster deutscher Autohersteller haben wir uns dem Ziel zur Beschrän-

kung der Klimaerwärmung auf maximal 1,5 °C der „Science Based Target initiative“ (SBTi) verpflichtet.

Folgende CO₂-Reduktionsziele haben wir uns bis 2030 (Basisjahr 2019) gesetzt:

- CO₂-Reduktion um 80 % in den eigenen Werken und Standorten (Scope 1 und 2) im Durchschnitt je produziertes Fahrzeug. CO₂-Emissionen nach Scope 1 und 2 beinhalten ab dem Jahr 2021 neben den Produktionsemissionen auch Emissionen von Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind.
- CO₂-Reduktion um mehr als 20 % in der Lieferkette (Scope 3 upstream) im Durchschnitt je Fahrzeug. Damit verfügen wir auch in der Lieferkette über ein wissenschaftlich geprüftes und bestätigtes Ziel zur Reduzierung von CO₂-Emissionen.
- CO₂-Reduktion in der Nutzungsphase des Fahrzeugs (Scope 3 downstream) im Durchschnitt um mehr als 50 % je gefahrenen Kilometer. Damit verschärfen wir das ursprüngliche, selbst gesteckte Ziel von mehr als 40 % noch einmal deutlich. Der Grund dafür ist vor allem die dynamisch zunehmende Nachfrage nach unseren elektrifizierten Fahrzeugen.

REDUKTION DER CO₂-EMISSIONEN BIS 2030



3 Zusammenfassung

4 Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund

7 Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO₂-Reduktion

9 **Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen**

14 Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global

18 Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig

UNSERE POSITION – EINE ERFOLGREICHE UMSETZUNG ERFORDERT DIE RICHTIGEN RAHMENBEDINGUNGEN

ZUSAMMENFASSUNG DER GRUNDLEGENDEN RAHMENVORGABEN DER BMW GROUP IN SACHEN KLIMA (BEISPIEL EU)



| <p>Zentrale Empfehlungen zur von der EU-Kommission vorgeschlagenen Revision der CO₂-Flottenziele (Basis 2021):</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ziel für 2025 (–15%) unverändert lassen. — Ziel für 2030 (–55%) muss vollständig mit den AFIR-Zielen übereinstimmen. — Umfassender Review aller Rahmenbedingungen 2028 für Zielsetzung post 2030 vor Festlegung eines langfristigen Zieles für 2035. | <p>CO₂-Gesetzgebung & AFIR müssen als Gesamtpaket betrachtet werden. CO₂-Ziele müssen mit ebenso ehrgeizigen & verbindlichen Zielen für Ladestationen & Wasserstofftankstellen in allen 27 EU-Mitgliedstaaten einhergehen.</p> | <p>AFIR Zentrale Empfehlungen (öffentliche Ladeinfrastruktur)</p> <table border="1"> <thead> <tr> <th></th> <th>Vorschlag der EU Kommission.</th> <th>Für kundenwerte Abdeckung benötigt.</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Ladekapazität je BEV</td> <td>1 kW</td> <td>3 kW</td> </tr> <tr> <td>Ladekapazität je PHEV</td> <td>0,66 kW</td> <td>2 kW</td> </tr> <tr> <td>Ladepunkte insgesamt</td> <td>3,9 Mio.</td> <td>7 Mio.</td> </tr> </tbody> </table> | | Vorschlag der EU Kommission. | Für kundenwerte Abdeckung benötigt. | Ladekapazität je BEV | 1 kW | 3 kW | Ladekapazität je PHEV | 0,66 kW | 2 kW | Ladepunkte insgesamt | 3,9 Mio. | 7 Mio. |
|---|---|--|--|------------------------------|-------------------------------------|----------------------|------|------|-----------------------|---------|------|-----------------------------|-----------------|---------------|
| | Vorschlag der EU Kommission. | Für kundenwerte Abdeckung benötigt. | | | | | | | | | | | | |
| Ladekapazität je BEV | 1 kW | 3 kW | | | | | | | | | | | | |
| Ladekapazität je PHEV | 0,66 kW | 2 kW | | | | | | | | | | | | |
| Ladepunkte insgesamt | 3,9 Mio. | 7 Mio. | | | | | | | | | | | | |

3 Zusammenfassung

4 Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund

7 Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO₂-Reduktion

9 **Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen**

14 Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global

18 Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig

TECHNOLOGIEOFFENER ANSATZ UND AMBITIONIERTE ZIELE ZUR CO₂-REDUKTION

Für die Mobilitätsanforderungen der Kunden gibt es keine Universal-lösung. Bereits in diesem Jahr wird das Unternehmen – inklusive Vorserienfahrzeugen – 15 vollelektrische Modelle in der Produktion haben, die rund 90 Prozent seiner heutigen Segmente abdecken. Doch der durch alternative Antriebe und Digitalisierung bedingte Wandel im Be-

reich der Mobilität wird sich in den verschiedenen Regionen der Welt unterschiedlich schnell vollziehen. Die Offenheit gegenüber unterschiedlichen Technologiearten ist entscheidend für die Mobilität der Zukunft.

Die Prognosen für die EU-Flottenziele 2030 sind in allen wichtigen Märkten überaus ambitioniert. Eine Erreichbarkeit hängt von vielen Rahmenbedingungen ab, die von der Politik maßgeblich und verbindlich gestaltet werden müssen. Dies betrifft insbesondere das Vorhandensein einer kundenwerten Lade- und H₂-Tankinfrastruktur sowie die ausreichende Verfügbarkeit erneuerbarer Energien. Heute besteht eine direkte Korrelation von Infrastrukturdichte und Marktanteilen von Elektrofahrzeugen.



▼
**VERBRENNUNGS-
MOTORISCHE
ANTRIEBE.**

▲
**PLUG-IN
HYBRID-ANTRIEBE.**



▼
**BATTERIE-
ELEKTRISCHE
ANTRIEBE.**

▲
**BRENNSTOFF-
ZELLEN-ELEKTRISCHE
ANTRIEBE.**



**ALLE ANTRIEBE KÖNNEN EINEN BEITRAG ZUR CO₂-REDUKTION LEISTEN –
DER ANTEIL VOLLELEKTRIFIZIERTER FAHRZEUGE STEIGT STARK AN.**

3 Zusammenfassung

4 Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund

7 Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO₂-Reduktion

9 **Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen**

14 Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global

18 Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig

In erheblichen Teilen Europas, insbesondere im Süden und Osten, ist bisher keine hinreichende Dichte abzusehen. Auch in anderen Weltregionen wie den USA und China gibt es sehr diverse Rahmenbedingungen.

Aufgrund der großen Unsicherheiten im Hinblick auf die erforderlichen Rahmenbedingungen kann aktuell noch keine Technologie ausgeklammert werden. Fundierte regelmäßige Überprüfungen sollten die Grundlage für die Festlegung weiterer Ziele bilden, wobei der Stand der Infrastrukturentwicklung sowie die aktuelle geopolitische Lage mit allen relevanten Abhängigkeiten zu berücksichtigen sind.

Wir müssen uns bewusst sein, dass der künftige Elektrifizierungsgrad eine enorme Nachfrage nach den in Batterien benötigten Rohstoffen (z. B. Lithium und Kobalt) mit sich bringen wird. Der Abbau und die Veredelung dieser Rohstoffe finden hauptsächlich außerhalb Europas statt und sind zum Teil stark auf Regionen mit hohen Risikofaktoren konzentriert.

Im Gegensatz dazu können die Rohstoff- und Lieferketten für Brennstoffzellenfahrzeuge leicht umgestellt werden, da ein Brennstoffzellensystem aus gängigen Materialien wie Stahl, Polymeren, Aluminium und der Platinmenge von einem bis zwei Abgaskatalysatoren besteht. Hierfür bestehen bereits etablierte Recyclingindustrien und es sind große Mengen an recyceltem Material vorhanden.

Eine Verlagerung auf emissionsfreie Mobilität erfordert ganzheitliche Rahmenbedingungen. Ein technologieoffener Ansatz mit einem vielfältigen Angebot an emissionsarmen und emissionsfreien Antriebsoptionen sorgt für strategische Belastbarkeit. Die Konzentration auf eine einzelne Technologie mit ihren individuellen Grenzen schafft geopolitische Abhängigkeiten und könnte zu Engpässen – etwa bei kritischen Rohstoffen – führen, welche den natürlichen Wechsel aller Kunden verhindern. Die BMW Group sieht in Wasserstoff-Elektrofahrzeugen die ideale Technologie als Ergänzung zu batteriebetriebenen Fahrzeugen. Mit zwei sich ergänzenden vollelektrischen Antrieben, die über ihre

gesamte Lebensdauer hinweg eine vergleichbare CO₂-Bilanz aufweisen, wird es möglich sein, mehr Kunden für einen Umstieg auf diese Automobile zu gewinnen. Auch mit der Reduktion von CO₂-Emissionen in Kraftstoffen, weitergehenden Effizienzsteigerungen von Verbrennungsmotoren sowie Plug-in Hybriden als einfachen Einstieg in die Elektromobilität können starke Beiträge zu mehr Nachhaltigkeit geleistet werden.

AUSBAU DER LADEINFRASTRUKTUR

Um den Hochlauf der Elektromobilität weiter zu beschleunigen, ist der schnelle Ausbau der Ladeinfrastruktur erforderlich – denn wenn Kunden ein Elektroauto nicht laden können, werden sie es nicht kaufen.

Zum jetzigen Zeitpunkt lässt sich nicht vorhersagen, ob die erforderliche Ladeinfrastruktur in allen Regionen, Ländern und Märkten vorhanden sein wird. Ein ausgewogener Ausbau privater und öffentlicher Ladnetzwerke ist von entscheidender Bedeutung.

Die BMW Group arbeitet aktiv an der Entwicklung praktischer Ladelösungen für ihre Kunden. So erhalten Kunden mit den BMW Angeboten für zuverlässiges Laden Zugang zu einem großen multinationalen Ladenetz. Im Rahmen des Joint Ventures IONITY schaffen wir Ladepunkte entlang wichtiger Straßen und an städtischen Knotenpunkten. Darüber hinaus sind private Ladestationen am Arbeitsplatz ein entscheidender Faktor für die Förderung der Elektromobilität. So hat die BMW Group beispielsweise in Deutschland als Arbeitgeber mit über 5.000 Ladepunkten eines der größten betrieblichen Ladenetze aufgebaut.

Das Laden muss in Zukunft intelligent und digital sein, um sowohl dem Stromnetz als auch den Kunden gerecht zu werden. Eine bessere Integration von erneuerbaren Stromquellen kann durch den Einsatz von Elektrofahrzeugen als mobile Speicher unterstützt werden.

3 Zusammenfassung

4 Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund

7 Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO₂-Reduktion

9 Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen

14 Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global

18 Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig

AUSBAU DER ERNEUERBAREN ENERGIEN UND CO₂-PREISMECHANISMEN

Für das Erreichen der Ziele im Verkehrssektor muss ausreichend klimaneutrale Energie für alle Verkehrstechnologien zur Verfügung gestellt werden. Dies erfordert einen zügigen Ausbau der erneuerbaren Energiequellen. Der CO₂-Gehalt von Kraftstoffen muss drastisch gesenkt werden, indem fortschrittliche Biokraftstoffe und E-Fuels für den Fahrzeugbestand verwendet werden.

Die Festlegung von nationalen und multinationalen CO₂-Grenzwerten und entsprechenden Handelssystemen als führende Instrumente zur Dekarbonisierung über alle Branchen hinweg sollte das langfristige Ziel sein, um eine CO₂-freie und sichere Energieversorgung zu erreichen.

Für die politischen Entscheidungsträger ist es von entscheidender Bedeutung, eine internationale Zusammenarbeit in Sachen CO₂-Preispolitik anzustreben. Wenn der Preis pro Tonne ausgestoßenem CO₂ nicht weltweit bzw. zumindest in den großen Wirtschaftsblöcken angeglichen wird, würde dies Protektionismus und Handelskonflikte fördern.

Als volkswirtschaftlich geeignetes Instrument dienen hier Emissionshandelssysteme wie zum Beispiel das EU-ETS (Emissions Trading System) mit folgender Internationalisierung und Angleichung. Dies ermöglicht auch die einfache Integration von Grenzausgleichsmechanismen wie dem CBAM (Cross-Border Adjustment Mechanism).

ANREIZE FÜR EINE SCHNELLE AKZEPTANZ

Die Maßnahmen auf Angebots- und Nachfrageseite sollten kombiniert werden, um die notwendige Akzeptanz der emissionsfreien Mobilität zu unterstützen. Kaufanreize und Steuervorteile werden die Kundennachfrage beleben. Länder mit umfassenden Anreizen und Steuersenkungen für E-Fahrzeuge haben sich als führende Märkte für Elektromobilität erwiesen. Gleichzeitig sollte mit den öffentlichen Mitteln auch ein schneller Infrastrukturausbau für das Laden von Strom und Tanken von Wasserstoff gefördert werden.

EU-TAXONOMIE - BEFÜRWORDUNG EINES GANZHEITLICHEN ANSATZES

Die BMW Group unterstützt nachdrücklich das übergeordnete Ziel der EU-Taxonomie, Finanzmittel in ökologisch nachhaltige Aktivitäten zu lenken. Dies wird ein wesentliches Instrument sein, um Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt zu machen.

Darüber hinaus befürworten wir das Ziel der delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 (Artikel 8 DA), einen einheitlichen Rahmen mit gemeinsamen, transparenten und vergleichbaren Berichts- und Offenlegungspflichten festzulegen.

Die EU-Taxonomie bietet für die Automobilindustrie keinen ganzheitlichen Ansatz zur Nachhaltigkeit eines Unternehmens, sondern fokussiert sich lediglich auf die CO₂-Emissionen eines PKW in der Nutzungsphase. Wie nachhaltig ein Fahrzeug produziert wird, wird nicht berücksichtigt. Um ein ganzheitliches Bild zur Nachhaltigkeit eines Unternehmens zu erhalten und die damit verbundenen Bemühungen in Lieferkette und Kreislaufwirtschaft berücksichtigen zu können, muss die Nachhaltigkeitsberichterstattung mit einbezogen werden (z. B. im Rahmen der Vorgaben der Corporate Sustainability Reporting Directive CSRD).

3 Zusammenfassung

4 Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund

7 Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO₂-Reduktion

9 Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen

14 Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global

18 Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig

KREISLAUFWIRTSCHAFT – EINE GRUNDVORAUSSETZUNG FÜR NACHHALTIGKEIT

Die BMW Group hat sich für den Einsatz von Sekundärstoffen ehrgeizige Ziele gesetzt. Unser Ziel ist es, die Verwendung von Sekundärmaterial für Fahrzeuge von heute rund 30 % auf mindestens 50 % zu steigern. In diesem Kontext unterstützt die BMW Group auch die Ambitionen der EU, über die anstehende Batterieverordnung den gesamten Lebenszyklus dieser strategisch wichtigen Fahrzeugkomponente in den Blick zu nehmen, Materialeffizienzen zu erhöhen und den Einsatz von Sekundärmaterialien zu stärken.

Mit einer starken Beteiligung am Catena-X Automotive Network erarbeiten wir die Voraussetzungen, um die dafür notwendige durchgängige Transparenz in Wertschöpfungsketten zu schaffen.

Der Einsatz von Sekundärrohstoffen spart CO₂ und schont zudem wertvolle Ressourcen und deren Umwelt. Die Kreislaufwirtschaft leistet einen entscheidenden Beitrag zur Erreichung des 1,5°C-Zieles entlang der gesamten Wertschöpfungskette.

Die Entwicklung und Etablierung fortgeschrittener Recyclingtechnologien muss gefördert werden, um durch bessere Automatisierungs-, Sortier- und Trenntechnologien in Hochlohnländern die industrielle Skalierung des Recyclings zu ermöglichen.

| | |
|-----------|---|
| 3 | Zusammenfassung |
| 4 | Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund |
| 7 | Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO ₂ -Reduktion |
| 9 | Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen |
| 14 | Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global |
| 18 | Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig |

UNSERE AKTIVITÄTEN – UNSER ENGAGEMENT IST GLOBAL

Für neue Kraftfahrzeuge, Motoren und Ausstattungen, die für den Vertrieb in den USA, in Europa und Asien hergestellt werden, gelten zahlreiche staatliche Normen und Bestimmungen im Hinblick auf Sicherheit, Kraftstoffeffizienz, Emissionskontrolle, Lärmschutz, Fahrzeugrecycling, bedenkliche Stoffe, Fahrzeugschäden und Diebstahlschutz. Darüber hinaus unterliegen Fertigungs- und andere Automobilmontagestätten in den USA sowie in Europa und Asien strengen Normen zur Regulierung der Luftemissionen und der Wasserrückführung sowie des Umgangs und der Entsorgung von Gefahrenstoffen.

In Europa, Nordamerika, Japan, China und anderen Ländern wurden bereits mittel- bis langfristige Ziele für die CO₂-Emissionen von Neu-

fahrzeugen festgelegt. Ein direkter Vergleich dieser Ziele auf internationaler Ebene ist jedoch nicht möglich, da sich die Prüfzyklen und -verfahren der einzelnen Länder unterscheiden und auch die Zusammensetzung der Segmente und Antriebe erheblich variiert.

EUROPÄISCHE UNION

Die aktuell gültige CO₂-Flottenregulierung wurde im Jahr 2018 verabschiedet und beinhaltet eine weitere Senkung der CO₂-Emissionen für die Neuwagenflotte in der EU um 15 % bis 2025 bzw. 37,5 % bis 2030 (im Vergleich zu den nach WLTP ermittelten Durchschnittswerten der EU-Flotte von 2021). Die CO₂-Flottenregulierung wird derzeit überarbeitet und ein erster Gesetzesentwurf der Europäischen Kommission wurde am 14. Juli 2021 im Rahmen des Maßnahmenpakets „Fit for 55“ eingereicht. Gemäß diesem Vorschlag soll das Ziel der Pkw-Flotte in der EU für 2030 auf mindestens – 55 % angehoben werden (im Vergleich zu den nach Absatz gewichteten und nach WLTP ermittelten Durchschnittswerten der EU-Flotte von 2021). Der Gesetzesentwurf wird aktuell im EU-Parlament und im Europäischen Rat diskutiert und soll voraussichtlich bis Ende 2022 finalisiert werden. Dieses Ziel zur CO₂-Reduktion um 55 % erfordert einen enormen Zuwachs bei Elektrofahrzeugen in der Neufahrzeugflotte und entspricht rund zwei von drei in der EU verkauften Fahrzeugen 2030. Im Jahr 2021 hat die BMW Group ihre CO₂-Emissionsziele in der Europäischen Union übererfüllt.

Im Einklang mit der ACEA unterstützt die BMW Group das Ziel der Europäischen Kommission für 2030, sofern die erforderlichen Rahmenbedingungen geschaffen werden – insbesondere im Hinblick auf die Infrastruktur für das Laden von Strom und Tanken von Wasserstoff. Die



Foto: Oliver Zipse, Vorsitzender des Vorstands der BMW AG, bei der Vorstellung der verschärften Klimaziele des Unternehmens im Vorfeld der IAA Mobility 2021.

| | |
|-----------|---|
| 3 | Zusammenfassung |
| 4 | Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund |
| 7 | Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO ₂ -Reduktion |
| 9 | Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen |
| 14 | Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global |
| 18 | Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig |

Ziele für 2035 sollten im Rahmen einer umfassenden Überarbeitung im Jahr 2028 festgelegt werden. Da aus heutiger Sicht nicht erkennbar ist, dass die erforderlichen Voraussetzungen in der notwendigen Geschwindigkeit geschaffen werden können, kann die BMW Group aus einer gesamtwirtschaftlichen Perspektive heraus das Ziel einer CO₂-Reduktion um 100 % bis 2035 nicht unterstützen. Der Hochlauf elektrifizierter Antriebe ist bereits in vollem Gange und braucht progressive Rahmenbedingungen, keine Verbote.

In seiner Rolle als ACEA-Präsident führte der Vorstandsvorsitzende der BMW Group, Oliver Zipse, Gespräche mit verschiedenen EU-Kommissaren rund um das Paket „Fit for 55“. Dabei wurden unterschiedliche Themen besprochen, wie beispielsweise die Notwendigkeit, die CO₂-Flottenziele in der EU mit einem angemessenen Ausbau der Infrastruktur zu verbinden.

Darüber hinaus betont die BMW Group, dass für das Erreichen der Klimaziele ein ganzheitlicher Ansatz zur CO₂-Senkung über die gesamte Wertschöpfungskette hinweg erforderlich ist und die Bemühungen für den Aufbau einer Kreislaufwirtschaft erhöht werden müssen. Die Rahmenbedingungen für einen erfolgreichen Wandel hin zu nachhaltiger Mobilität sollten politisch stärker gefördert werden, während zugleich die Technologieoffenheit beibehalten wird.

VEREINIGTE STAATEN

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“).



Unter der Trump-Regierung verabschiedeten die EPA und NHTSA im Jahr 2019 neue Vorschriften mit dem Titel „The Safer Affordable Fuel-Efficient (SAFE) Vehicles Rule for Model Years 2021–2026 Passenger Cars and Light Trucks“. Die SAFE Vehicles Rule Part 1 beinhaltete die Feststellung, dass Bundesgesetze den bundesstaatlichen Gesetzen zur Regulierung von Treibhausgasen vorgehen, und führte effektiv zur Entziehung der Ausnahmegenehmigung, die dem Bundesstaat Kalifornien gemäß dem CAA zuvor gewährt wurde. Mit SAFE Rule Part 2 wurden die Standards für Treibhausgase und CAFE (Corporate Average Fuel Economy) für leichte Nutzfahrzeuge der Modelljahre 2021 bis 2026 im Vergleich zu den vorausgegangenen Bestimmungen weniger streng. Mit Wirkung ab dem 29. Juni 2020 wurden die CAFE- und THG-Emissionsstandards von 2021 bis 2026 jährlich um 1,5 % erhöht, wodurch das frühere, von der Obama-Regierung festgelegte Ziel von 163 g CO₂/Meile (101 g CO₂/km) bis zum Modelljahr 2025 ersetzt wurde.

| | |
|-----------|---|
| 3 | Zusammenfassung |
| 4 | Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund |
| 7 | Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO ₂ -Reduktion |
| 9 | Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen |
| 14 | Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global |
| 18 | Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig |

Im Juli 2019 verkündeten die BMW Group und drei weitere OEMs gemeinsam mit dem Bundesstaat Kalifornien eine allgemeine Vereinbarung über einen Rahmen zur Senkung der Flotten-Emissionen auf ein Niveau, das strenger ist als das der SAFE Rule Part 2. Zu dieser Zeit teilte die Alliance of Automobile Manufacturers diesen Standpunkt nicht. Im August 2020 unterzeichneten diese OEMs endgültige Einzelverträge mit dem Bundesstaat Kalifornien („California Framework Agreement“). Dies zeigt deutlich, dass die BMW Group progressive Entscheidungen trifft – und das bei Bedarf auch unabhängig von Verbänden. Diese Vereinbarungen sind darüber hinaus auch für die Bundesstaaten verbindlich, die der kalifornischen Regulierungsbehörde im Rahmen des Clean Air Act folgen.

Im Jahr 2020 wies die Biden-Regierung die Bundesbehörden an, eine Überarbeitung der Standards für Kraftstoffverbrauch und Emissionen von Fahrzeugen zu prüfen. Ende 2021 veröffentlichte die EPA eine neue



Foto: BMW Group Senior Vice President Bernhard Kuhnert bei einem Treffen mit Michael Regan, Direktor der EPA, im Juni 2021

Vorschrift, die zur Aufhebung der SAFE Rule Part 1 führte und neue THG-Flottenemissionsziele einführte, beginnend mit 199 g/Meile im Modelljahr 2023 bis hin zu 161 g/Meile im Modelljahr 2026.

BMW Nordamerika arbeitet weiterhin mit dem Bundesstaat Kalifornien zusammen und erfüllt damit nach wie vor die Vorgaben des California Framework Agreement, welche deutlich strenger ausfallen als die unter Trump von der EPA festgelegten THG-Grenzwerte. Diese Zusammenarbeit mit Kalifornien ermöglicht es der BMW Group nicht nur mit dem California Air Resources Board (CARB), sondern auch mit der EPA der Biden-Regierung auf Arbeitsebene einen konstruktiven Austausch zu pflegen.

Während des Übergangs hin zu nachhaltiger Mobilität war die Branche wesentlich an der Festlegung des weiteren Weges zur Förderung von Elektrofahrzeugen beteiligt. Die Branche hat sich für die Verlängerung der Steuervorteile für elektrifizierte Fahrzeuge eingesetzt und gleichzeitig dafür gesorgt, dass alle Marken, Modelle und Verbraucher von den Anreizen profitieren können.

CHINA

Auch in China wird die Kraftstoffeffizienz der Fahrzeugflotte reguliert. Für das Jahr 2020 wurde ein durchschnittliches Flottenverbrauchsziel von 5 Liter je 100 Kilometer festgelegt. Diese Zahlen wurden anhand der Anzahl der produzierten und importierten Fahrzeuge berechnet. Die Verbrauchsgrenzen beziehen sich auf den standardisierten Prüfzyklus NEFZ. 2019 wurde in China ein Kraftstoffverbrauchsstandard für die Jahre 2021 bis 2025 veröffentlicht. Als Ziel für 2025 wurden gemäß dem Prüfzyklus WLTC 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 (Worldwide Harmonized Light Duty Test Cycle) verwendet. Bei Batteriefahrzeugen wechselt man derweil vom NEFZ zum chinesischen Prüfzyklus CLTC (China Light-Duty Vehicle Test Cycle). 2019 wurde ein Mandat für neue Energiefahrzeuge (New Energy Vehicle, NEV) eingeführt. Das NEV-Mandat für die Jahre

| | |
|-----------|---|
| 3 | Zusammenfassung |
| 4 | Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund |
| 7 | Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO ₂ -Reduktion |
| 9 | Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen |
| 14 | Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global |
| 18 | Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig |

2021 bis 2023 wurde offiziell veröffentlicht und die NEV-Quoten sind auf 14 % für 2021, 16 % für 2022 und 18 % für 2023 festgelegt, wobei die Anrechnung für jedes neue Energiefahrzeug auf bis zu 50 % reduziert wurde. Das NEV-Volumen bei Neuwagenverkäufen wird im Pkw-Segment 2025 als nationales Ziel voraussichtlich 20 % erreichen.

Auf regionaler und kommunaler Ebene werden zunehmend Maßnahmen ergriffen, die über die nationalen Vorschriften hinausgehen. 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 neue Energiefahrzeuge 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 sowie die Dekarbonisierung von Lieferketten.

Auf der Jahreskonferenz 2022 der EV100, einer globalen Initiative zur Förderung des Hochlaufs der Elektromobilität und dem Ausbau der Ladeinfrastruktur, erläuterte die BMW Group ihre Perspektive sowie ihre Maßnahmen für eine nachhaltige Zukunft in China und auf internatio-

ner Ebene und verkündete ihre Ziele zur CO₂-Senkung über den gesamten Fahrzeuglebenszyklus 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 Politikern, Unternehmen und Forschungsinstituten und ein stärkeres Engagement der Regierung für den Ausbau der Ladeinfrastruktur. Im Rahmen des 2021 World NEV Congress unterbreitete die BMW Group Vorschläge für eine Fortsetzung der staatlichen Anreize für New Energy Vehicles, um die Marktakzeptanz zu fördern und unnötige technische Anforderungen für diese Fahrzeuge zu eliminieren. Zudem sprach sie sich für transparente lokale Anforderungen aus, damit neue Energiefahrzeuge rasch und zuverlässig eingeführt werden können. Die BMW Group unterstützte des Weiteren die klare Zielsetzung einer Strategie für ein Netzwerk aus Schnellladestationen in China, um so die Akzeptanz und Nutzbarkeit von New Energy Vehicles weiter zu stützen.

Die BMW Group engagierte sich außerdem als Co-Vorsitzende des China Development Forums 2021, bei dem Führungskräfte von mehr als hundert ausländischen Unternehmen zusammenkamen. Oliver Zipse, der Vorstandsvorsitzende der BMW AG, vertrat die internationale Delegation und regte in diesem Rahmen den Aufbau einer gemeinsamen Plattform an, um CO₂-arme Lieferketten zu fördern. Diese wurde daraufhin entsprechend eingerichtet.

| | |
|-----------|---|
| 3 | Zusammenfassung |
| 4 | Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund |
| 7 | Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO ₂ -Reduktion |
| 9 | Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen |
| 14 | Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global |
| 18 | Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig |

UNSERE MITGLIEDSCHAFTEN – UNSERE POSITIONEN SIND BESTÄNDIG

LISTE DER VERBÄNDE

Die BMW Group ist Mitglied bestimmter Industrie- und Handelsverbände sowie Vereinigungen von Automobilherstellern, welche sich mit verschiedenen, für den Geschäftserfolg des Unternehmens relevanten Themen beschäftigen. Die BMW Group veröffentlicht eine [Liste der wichtigsten einschlägigen Verbände](#), in denen sich das Unternehmen als Mitglied engagiert. Im Folgenden werden die Mitarbeit und Positionen der BMW Group in ausgewählten großen Verbänden dargestellt.

AUSGEWÄHLTE MITGLIEDSCHAFTEN MIT UNTERSTÜTZUNG DES PARISER KLIMAABKOMMENS IM ÜBERBLICK

Die BMW Group vertritt ihre Positionen in den relevanten Organisationen, in denen sie Mitglied ist. Die nachfolgend beispielhaft aufgeführten Verbände und Organisationen sprechen sich klar für das Pariser Klimaabkommen aus:

Beispiele von Industrie- und Handelsverbänden / Automobilherstellervereinigungen, die explizit das Pariser Klimaabkommen unterstützen

| | Land |
|--|-------------|
| Aluminium Stewardship Initiative (ASI) | Belgien |
| Association des Constructeurs Européens d'Automobiles (ACEA) | Belgien |
| Bundesverband der Deutschen Industrie e. V. (BDI) | Deutschland |
| Business Europe ASG | Belgien |
| Drive Electric | Neuseeland |
| DRIVE Sustainability | Belgien |
| Econsense Forum für Nachhaltige Entwicklung | Deutschland |
| Fraunhofer-Gesellschaft (FHG) | Deutschland |
| Global Battery Alliance | Schweiz |
| Hydrogen Council (A.I.S.B.L.) | Belgien |
| UN Global Compact – The Foundation of the Global Compact | USA |
| Verband der Automobilindustrie (VDA) | Deutschland |
| Vereinigung der Bayerischen Wirtschaft e. V. (VBW) | Deutschland |
| World Business Council for Sustainable Development (WBCSD) | Schweiz |

| | |
|----|---|
| 3 | Zusammenfassung |
| 4 | Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund |
| 7 | Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO ₂ -Reduktion |
| 9 | Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen |
| 14 | Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global |
| 18 | Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig |

VERBAND DER AUTOMOBILINDUSTRIE (VDA)

Die BMW Group ist ordentliches Mitglied der Herstellergruppe I „Automobilhersteller“ im Verband der deutschen Automobilindustrie (VDA), der mehr als 650 Hersteller und Zulieferer unter einem Dach vereint. Als Mitglied engagiert sich die BMW Group in den verschiedenen Verbands-Gremien, dem Verbands-Vorstand, Ausschüssen und Arbeitsgruppen sowie Steuerkreisen.

Die wichtigsten Themen umfassen in der Verbandsarbeit die Bereiche Daten, internationaler Handel, Antriebstechnologien, Steuern und Regulierung sowie marktspezifische Politikthemen wie die Förderung von Forschung & Entwicklung. In den Bereichen Regulierung und Antriebstechnologien setzt sich die BMW Group für nachhaltige Ziele und Gesetzgebungen ein, insbesondere um die Ziele der BMW Group zur Klimaneutralität bis 2050 politisch zu flankieren. Dazu gehört die politische Interessenvertretung durch den VDA mit Bezug auf die notwendigen Rahmenbedingungen für Elektromobilität, Ladeinfrastruktur, die Wasserstoffindustrie und Lieferketten- sowie Rohstoffversorgungssicherheit. Neben der klaren Forderung für eine flächendeckende Versorgung mit öffentlicher Ladeinfrastruktur hat sich die BMW Group für einen umfangreichen Zugang zu privaten Lademöglichkeiten zuhause und am Arbeitsplatz stark gemacht. Auch konnte im Wohneigentums- und Mietrecht ein einfach umsetzbarer Anspruch auf einen Ladepunkt verankert werden. Mit der sehr erfolgreichen KfW-Förderung wurden ca. 900.000 Heimladepunkte unterstützt. Mit Bezug auf Daten und Digitalisierung setzt sich die BMW Group im Verband dafür ein, den Datenzugang an berechnigte Dritte über sichere, geschützte und fair zugängliche Plattformen zu gewährleisten, damit hochautomatisierte Fahrzeuge auch in Zukunft sicher für die Nutzerinnen und Nutzer sind. Im Bereich internationaler Handel engagiert sich die BMW Group für eine umfangreiche europäische Handelspolitik, die freien Zugang zu Produktionsfaktoren gewährleistet und die notwendige Rohstoffversorgung der europäischen Werke gewährleistet. Auch vor dem Hintergrund

der Corona-Pandemie konnten über das Verbandsengagement tragfähige Lösungen für Corona-Beihilfen erarbeitet werden.

DER EUROPÄISCHE AUTOMOBILHERSTELLERVERBAND (ACEA) UND DIE PRÄSIDENTSCHAFT DER BMW GROUP 2021 / 2022

Die ACEA repräsentiert 16 bedeutende, in Europa ansässige Pkw-, Transporter-, Lkw- und Bushersteller und stellt ausgehend von ihrem Sitz in Brüssel den wichtigsten Interessenverband unserer Branche dar, der die Gesetzgebungsverfahren in der Europäischen Union begleitet. Im Januar 2021 übernahm Oliver Zipse, Vorstandsvorsitzender der BMW AG, die Präsidentschaft der ACEA und hat diese Position nun bereits im zweiten Jahr inne. Der Präsident der ACEA wird für eine Dauer von einem Jahr gewählt und kann einmal wiedergewählt werden, bevor das Amt auf den CEO eines anderen Unternehmens übergeht.

2021, das erste Jahr der Präsidentschaft von BMW, war erneut ein entscheidendes Jahr für die europäische Automobilindustrie bei ihrem Übergang zur nachhaltigen Mobilität. Zur gleichen Zeit litt die gesamte Branche unter der COVID-19-Pandemie, welche die Weltwirtschaft und den Automobilsektor schwer getroffen hatte. Doch die BMW Group schloss sich mit den ACEA-Mitgliedern und Unternehmen aus anderen Branchen sowie politischen Entscheidungsträgern zusammen, um auch weiterhin die größtmögliche Wirkung in der Bekämpfung des Klimawandels zu erzielen. Dies beinhaltete auch die Befürwortung des dringenden EU-weiten Ausbaus der Ladeinfrastruktur, um die Alltags-tauglichkeit von Elektrofahrzeugen für Kundinnen und Kunden in allen Mitgliedsstaaten zu gewährleisten. Außerdem konzentrierte sich unsere Arbeit im Verband auf den Einsatz der neuesten Innovationen über die gesamte Palette der Antriebstechnologien hinweg, um sämtliche Kundenwünsche zu erfüllen und gleichzeitig Emissionen zu reduzieren.

| | |
|----|---|
| 3 | Zusammenfassung |
| 4 | Unser Ansatz – Transparenz steht im Vordergrund |
| 7 | Unsere Strategie – ein ganzheitliches und effektives Konzept zur CO ₂ -Reduktion |
| 9 | Unsere Position – eine erfolgreiche Umsetzung erfordert die richtigen Rahmenbedingungen |
| 14 | Unsere Aktivitäten – unser Engagement ist global |
| 18 | Unsere Mitgliedschaften – unsere Positionen sind beständig |

Im Grunde fungieren alle Vertreterinnen und Vertreter der BMW Group in ihren thematischen ACEA-Netzwerken als aktive und engagierte Mitstreiter – sei es in den Bereichen Klimaschutz, Digitalisierung, Handel oder Fahrzeugsicherheit.

Die Wiederwahl von Oliver Zipse als Präsident für das Jahr 2022 ermöglicht es der BMW Group, die Arbeit des Europäischen Automobilherstellerverbands auf der politischen Ebene Europas weiterzuführen, während die EU gleichzeitig grundlegende Gesetze erlässt, welche die Zukunft der Automobilindustrie in bedeutendem Maße mitgestalten werden. Mit der Verordnung über die Infrastruktur für alternative Kraftstoffe (AFIR) und den CO₂-Flottenzielen treffen die nationalen Regierungen und die Mitglieder des Europäischen Parlaments fundamentale und weitreichende Entscheidungen für den Übergang hin zu einer klimaneutralen Mobilität in Europa. Die Beantwortung der Frage, ob genug Europäer diese Fahrzeuge in den kommenden Jahren auch kaufen, hängt im Wesentlichen davon ab, wie schnell und umfassend eine entsprechende Infrastruktur in der gesamten EU aufgebaut werden kann. Zugleich sieht sich die Branche historischen Herausforderungen gegenüber. Diese sind bedingt durch die Engpässe in der globalen Lieferkette sowie die sich dramatisch verändernden geopolitischen Verhältnisse, welche für die gesamte globale Wettbewerbsfähigkeit der Branche ein hohes Risiko bedeuten. Neben ehrgeizigen Zielen für eine Ladeinfrastruktur unterstützt die BMW Group daher auch einen technologieoffenen Ansatz für klimaneutrale Mobilität und die Stärkung der technologischen Souveränität der EU.

ALLIANCE FOR AUTOMOTIVE INNOVATION

Auto Innovators mit Sitz in Washington, D.C., vertritt 14 große OEMs und ist der wichtigste Interessenverband unserer Branche, der die Gesetzgebungs- und Regulierungsverfahren in den Vereinigten Staaten begleitet. Im Dezember 2021 wurde ein hochrangiger Vertreter der

BMW Group zum stellvertretenden Vorsitzenden des Verbands gewählt. Die Führung der Auto Innovators wird für ein Jahr gewählt, bevor sie turnusmäßig an eine Führungskraft eines anderen Mitgliedsunternehmens weitergegeben wird.

Auch im Jahr 2021 hat sich die US-amerikanische Automobilbranche in die Neuregelung der Klimagesetze eingebracht, da die Treibhausgasnormen der Vorgängerregierung noch immer in Kraft waren.

CHINA ASSOCIATION OF AUTOMOBILE MANUFACTURERS (CAAM)

Die BMW Group engagiert sich auch im CAAM International Committee (CAAMIC), einer Plattform, um politische und regulatorische Themen unter den führenden Vertretern der Branche zu erörtern, insbesondere im Zusammenhang mit importierten Fahrzeugen. Die drei Arbeitspakete des CAAM lauten wie folgt: Elektromobilität/Nachhaltigkeit, Digitales und Investitionen sowie Sonstige Strategien der Automobilbranche. CAAMIC-Konferenzen dienen dem Informationsaustausch und der Etablierung gemeinsamer Positionen. Die CAAM stimmt sich daraufhin mit inländischen OEM und Joint Venture Committees ab und vertritt die Position der Branche auf politischer Ebene. Diese Aktivitäten umfassen u. a. die Einreichung von Positionspapieren und Strategieanregungen bzw. die Teilnahme an direkten Gesprächen mit politischen Entscheidungsträgern.

Die BMW Group China arbeitet derweil eng mit der Niederlassung des VDA in Beijing sowie der ACEA Beijing zusammen, um sich aktiv mit politischen Entscheidungsträgern über entsprechende Vorschriften auszutauschen. Darüber hinaus machen wir uns die Thinktanks der Branche zunutze, um die Standpunkte der BMW Group darzulegen, wie beispielsweise das China Automotive Technology and Research Center (CATARC) und die China Society of Automotive Engineers (SAE-China).

BMW GROUP
POLITIK UND AUSSENBEZIEHUNGEN
80788 MÜNCHEN

GOVERNMENTAFFAIRS@BMWGROUP.COM

WWW.BMWGROUP.COM