

UNSER KLIMA-ENGAGEMENT 2022 IN DER EUROPÄISCHEN UNION, IN DEN USA UND IN CHINA.



Die BMW Group sieht 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 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 international für ambitionierte, aber realistische Ziele in der Umweltpolitik ein. 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.

► Europäische Union

Die CO₂-Flottenregulierung für Neuwagen steht im Zentrum der Klima-Politik der Europäischen Union (EU). Nach einem intensiven Willensbildungsprozess in den Jahren 2021 und 2022 haben sich das EU-Parlament und die 27 EU-Mitgliedstaaten für das Jahr 2030 auf eine CO₂-Reduktion von 55% für neue Pkw und 50% für leichte Nutzfahrzeuge geeinigt, verglichen mit dem Basisjahr 2021. Darüber hinaus wurde beschlossen, dass neu zugelassene Fahrzeuge dieser Klassen bis 2035 emissionsfrei werden, also eine Reduzierung der CO₂-Flottengrenzwerte um 100%.

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 2022 ihre CO₂-Emissionsziele in der EU übererfüllt. Auch das 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. Aus Sicht der BMW Group muss 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.

Bereits die Zielerreichung im Jahr 2030 setzt einen enormen Zuwachs an Elektrofahrzeugen voraus und zwei von drei in der EU neu zugelassenen Fahrzeugen werden Elektrofahrzeuge sein müssen.



Aufgrund der großen Unsicherheit im Hinblick auf die erforderlichen Rahmenbedingungen kann aktuell keine Antriebstechnologie ausgeschlossen werden.

Die parallel verhandelten Gesetzgebungsinitiativen zur öffentlichen Ladeinfrastruktur (Alternative Fuel Infrastructure Regulation, kurz AFIR) und zur privaten Ladeinfrastruktur (Energy Performance of Buildings Directive, kurz EPBD) halten nicht mit der hohen Zielsetzung der CO₂-Flottenregulierung Schritt. Beide Initiativen liegen weit hinter dem notwendigen Ambitionsniveau für einen erfolgreichen Hochlauf der Elektromobilität zurück. Damit entsteht das Risiko eines aus Kundensicht stark unzureichenden Ladenetzwerks.

Auch im Jahr 2022, dem zweiten Jahr seiner ACEA-Präsidentschaft, führte der Vorstandsvorsitzende der BMW AG, Oliver Zipse, Gespräche mit verschiedenen EU-Kommissaren und Parlamentariern rund um das Gesetzespaket „Fit for 55“ und andere relevante Dossiers. Dabei wurden unterschiedliche Themen besprochen, wie beispielsweise die Notwendigkeit, die CO₂-Flottenziele in der EU mit einem angemessenen Ausbau der Ladeinfrastruktur zu verbinden, oder die Ausgestaltung einer ambitionierten und wirksamen, aber dennoch realistischen Pkw-Abgasnorm Euro7.

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.

► 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). 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 Nordamerika 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.

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.

Am 12. 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.

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. Die Branche hat sich für die Ausweitung der Steuervergünstigungen 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.

*) einschließlich BEV, berechnete PHEV und H₂ FCEV

► **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. Die Verbrauchsgrenzen beziehen sich auf den standardisierten Prüfzyklus NEFZ (Neuer Europäischer Fahrzyklus). 2019 wurde in China ein Kraftstoffverbrauchsstandard für die Jahre 2021 bis 2025 veröffentlicht. Als Ziel für 2025 wurden gemäß dem Prüfzyklus WLTC (Worldwide Harmonized Light Duty Test Cycle) 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. 2019 wurde ein Mandat für neue Energiefahrzeuge (New Energy Vehicle, NEV) eingeführt. Das NEV-Mandat für die Jahre 2021 bis 2023 wurde offiziell veröffentlicht und die NEV-Quoten sind auf 14 % für 2021, 16 % für 2022 und 18 % für 2023 festgelegt. 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.

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.

Auf der Jahreskonferenz 2022 der EV100 (China Electric Vehicle Association), 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 internationaler 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.

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

BMW AG, Mai 2023

Kontakt: governmentaffairs@bmwgroup.com