



UNSER KLIMASCHUTZ-ENGAGEMENT 2024 IN DER EUROPÄISCHEN UNION, DEN USA UND 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 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.

Ziel des Green Deals der EU ist es, eine nachhaltige Kreislaufwirtschaft zu fördern, CO₂-Emissionen zu senken, die Ressourceneffizienz zu verbessern und die Artenvielfalt zu schützen. In den letzten Jahren führten äußere Herausforderungen wie die COVID-19-Pandemie, der Krieg in der Ukraine und steigende Lebenshaltungskosten jedoch zu einer Verschiebung der Prioritäten innerhalb der EU.

Die europäische Automobilindustrie bleibt dennoch weiterhin fest entschlossen, die Dekarbonisierung, das EU-Ziel der CO₂-Neutralität bis 2050 und das Pariser Klimaabkommen zu erreichen, und durchläuft derzeit eine beispiellose Transformation hin zu CO₂-reduzierter Mobilität und vernetzten Fahrzeugen.

Die Notwendigkeit der Dekarbonisierung ist unbestritten, doch ebenso wichtig ist es, die Wettbewerbsfähigkeit und Position der Automobilindustrie als Wirtschaftsmotor Europas zu sichern. Um ihre Führungsrolle zu behaupten und gegebenenfalls auszubauen, bedarf es wirksamer und flexibler Vorschriften, die sich an Verschiebungen des Umfelds, der geopolitischen Dynamik und der Kundennachfrage und -akzeptanz anpassen. Der wirtschaftliche Erfolg der Automobilindustrie ist nicht zuletzt deshalb von entscheidender Bedeutung, weil die Branche ihre Transformation finanzieren muss.

Die BMW Group setzt sich entschieden für die Elektromobilität als Voraussetzung für klimaneutralen Verkehr ein und fordert eine ganzheitliche und konsequente Industriepolitik, die die flächendeckende Umsetzung unterstützt. Allzu oft schwächen widersprüchliche politische Initiativen innerhalb der EU die Führungsposition Europas in der Branche. Wir ergreifen Maßnahmen, um aktiv zur politischen Entscheidungsfindung beizutragen – auf Verbands-ebene ebenso wie eigenständig.

Aus Sicht der BMW Group spiegelt der derzeitige EU-Regelungsrahmen für die Verringerung des CO₂-Ausstoßes von Pkw und Lieferwagen in vielen Bereichen die Realität nicht wider. Um weltweit wettbewerbsfähig zu bleiben, braucht die Branche weiterhin Zugang zu wichtigen Liefer- und Absatzmärkten und Offenheit gegenüber sämtlichen technologischen Innovationen, die zur Erreichung der Klimaziele beitragen, und muss darüber hinaus weiterhin die Bedürfnisse der Kunden erfüllen.

Das Ziel der EU, bis 2035 die Abgas-Emissionen aus dem Straßenverkehr auf null zu senken, lässt sich nur durch E-Mobilität und die Elektrifizierung des Verkehrssektors erreichen. Zum Umstieg auf E-Mobilität gehört jedoch viel mehr als lediglich Verbrenner durch batterieelektrische, Plug-in-Hybrid- oder Brennstoffzellen-Fahrzeuge zu ersetzen: Die Transformation hängt auch von der Energieversorgung, dem Zugang zu kritischen Rohstoffen, einer zuverlässigen Ladeinfrastruktur, einer veränderten Verbrauchernachfrage und geopolitischen Entwicklungen ab. Viele der wesentlichen Voraussetzungen für den Umstieg sind noch nicht gegeben. Zudem erfordert die Abhängigkeit der Industrie von vorgelagerten Lieferketten und Exportmärkten eine ausgewogene und multilaterale Handelspolitik.

Während die Elektrifizierung voranschreitet, geht die größte Herausforderung weit über die Antriebstechnologien hinaus. Denn hinzu kommen die Dekarbonisierung der gesamten EU-Lieferkette sowie der Aufbau und die Aufrechterhaltung fairer und offener weltweiter Handelsbeziehungen. Um langfristige Investitionen in die Transformation der europäischen Automobilindustrie sichern zu können, sind stabile Lieferketten und ein zuverlässiger Marktzugang unerlässlich.

Die Regulierung der Fahrzeugemissionen sowie der zugehörigen Kraftstoffeffizienzstandards in den USA erfolgt 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.

Die BMW Group arbeitet weiterhin eng mit der EPA, der NHTSA und der CARB an Emissionsvorschriften zusammen.

Die Kooperation der BMW Group mit der EPA konzentriert sich auf die technische Machbarkeit mit dem Ziel, strenge, aber faire Standards zur Reduktion von CO₂-Emissionen zu gewährleisten. Im März 2024 gab die EPA ihre endgültige Clean Cars Rule bekannt, die weithin als „strenge Klimaregelung für Pkw und leichte Nutzfahrzeuge, die jemals auf nationaler Ebene erlassen wurde“ gilt.

Die Regelung gewährt den Automobilherstellern mehr Flexibilität bei der Erfüllung der Standards als ursprünglich vorgesehen – aus Sicht der BMW Group eine positive Entwicklung und der Beweis dafür, dass die konsequente Kooperation des Unternehmens mit der Biden-Regierung positive Ergebnisse geliefert hat.

Die endgültige Fassung der Regelung sieht vor, dass batterie-elektrische oder Plug-In-Hybrid-Fahrzeuge bis 2030 etwa 50 % der Neuwagenverkäufe ausmachen müssen. Die schrittweise Annäherung an die Ziele ist eine Reaktion auf die Bedenken der Industrie in Bezug auf das Tempo der Umstellung auf Elektrofahrzeuge. Die Ziele sind zwar realistischer als ursprünglich vorgeschlagen, aber dennoch ambitioniert.

Im Juni 2024 gab die National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA) die endgültige Regelung für Personenkraftwagen und leichte Nutzfahrzeuge der Modelljahre 2027 bis 2032 sowie neue Kraftstoffeffizienzstandards für schwere Pick-up-Trucks und Transporter der Modelljahre 2030 bis 2035 bekannt.

Nach umfangreichen Diskussionen und Verhandlungen zwischen Auto Innovators, BMW und anderen OEMs, der US-Regierung und US-Bundesbehörden sieht die neue Regelung deutlich niedrigere Zielwerte der Corporate Average Fuel Economy (CAFE) vor als noch im Juli 2023 von der NHTSA vorgestellt. Diese hatte damals vorgeschlagen, die CAFE-Anforderungen von 2027 bis 2032 für Pkw um 2 % pro Jahr und für leichte Nutzfahrzeuge um 4 % pro Jahr anzuheben. Nun wurden die Ziele für leichte Nutzfahrzeuge auf 0 % in den beiden ersten Jahren (2027/2028) und 2 % in den folgenden Jahren gesenkt. Darüber hinaus ging man auf die Widersprüche zwischen den CAFE- und den EPA-Vorgaben zu Treibhausgasen ein – eine wichtige Forderung der Industrie. Der durchschnittliche Flottenstandard für leichte Nutzfahrzeuge wird im Jahr 2031 bei 50,4 Meilen pro Gallone (mpg) liegen, gegenüber 55,7 mpg die vor einem Jahr im Gespräch waren (aktueller Durchschnitt: 39,1 mpg). Für SUVs und Pickups liegt der Wert nun bei 45 mpg, gegenüber 52,2 mpg vor einem Jahr (aktueller Durchschnitt: 35,2 mpg).

Artikel 177 des Clean Air Act (CAA) erlaubt es den Bundesstaaten, die von Kalifornien im Rahmen seiner Ausnahmeregelung festgelegten Fahrzeugemissionsstandards zu übernehmen. (Die Ausnahmeregelung wurde von Obama gewährt, von Trump aufgehoben, von Biden wieder in Kraft gesetzt und wird nun wahrscheinlich erneut aufgehoben werden.) Im Rahmen des kalifornischen Programms Advanced Clean Cars II (ACC II) sind die Emissionsziele nicht mehr durch einen Mix verschiedener Antriebsarten zu erreichen, sondern durch die schrittweise Erhöhung des Anteils der verkauften emissionsfreien Fahrzeuge in den Modelljahren 2026 bis 2035, bis er schließlich 100 % der Neufahrzeuge ausmacht. Diese Politik führt letztendlich zum Auslauf neuer Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor.

Aktuell folgen elf Bundesstaaten dem Beispiel Kaliforniens: Oregon, Washington, New York, Massachusetts und Vermont (Einführung von ACC II ab dem Modelljahr 2026), Colorado, New Jersey, Delaware, Rhode Island, New Mexico und Maryland (treten dem Programm im Modelljahr 2027 bei). Diese „Section 177 States“ genannten Bundesstaaten liegen bei der Umstellung auf Elektrofahrzeuge weit hinter Kalifornien zurück. Da selbst Kalifornien voraussichtlich Schwierigkeiten haben wird, die ACC II-Standards zu erfüllen, erscheint es unwahrscheinlich, dass andere US-Bundesstaaten diese Vorgaben übernehmen werden. Gelingt es den Herstellern nicht, den Absatz emissionsfreier Fahrzeuge erfolgreich steigern, müssen sie ihre Fahrzeugverkäufe insgesamt reduzieren.

Chinas Regelungsrahmen für die Automobilindustrie zielt darauf ab, die grüne Transformation der Branche durch Flottenkraftstoffeffizienzstandards, Vorgaben für emissionsfreie Fahrzeuge und Schadstoffemissionsvorschriften zu beschleunigen. Ein Schlüsselement ist dabei das Flottenemissionsziel für 2025, das den Kraftstoffverbrauch gemäß dem Worldwide Harmonized Light Duty Test Cycle (WLTC) auf 4,6 l/100 km festlegt. Zudem gestaltet China die Zukunft der Mobilität mit New-Energy-Fahrzeugen (NEV) wie Plug-in-Hybrid-, Range-Extender-, batterie-elektrischen und Brennstoffzellen-Elektrofahrzeugen durch zwei nationale Richtlinien: Die im Januar 2024 vom Staatsrat herausgegebene Richtlinie „Beautiful China“ sieht vor, dass bis 2027 45 % aller verkauften Neuwagen NEV-Fahrzeuge sind. Und laut der im August 2024 eingeführten Richtlinie „Economic and Social Green Transformation“ sollen sie dann bis 2035 den Großteil der Neuwagenkäufe ausmachen.

Auf regionaler und kommunaler Ebene haben chinesische Metropolen begrenzte Kontingente für Kfz-Kennzeichen für Fahrzeuge mit Verbrennungsmotor, gewähren jedoch Ausnahmen für NEV-Fahrzeuge.

Im Gegensatz zur EU beabsichtigt China kein vollständiges Verbot von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotoren, da es die Bedeutung einer vielfältigen Palette von Antriebstechnologien zugunsten unterschiedlicher Verbraucherbedürfnisse und Nutzungsszenarien anerkennt.

Die BMW Group ist gut aufgestellt, um die Klimavorschriften in China vollständig zu erfüllen, da wir dort seit der Einführung von NEV-Fahrzeugen insgesamt mehr als 400.000 von ihnen verkauft haben. Der neue elektrische MINI, der seit Oktober 2024 in China produziert wird, soll den Absatz von batterie-elektrischen Fahrzeugen noch weiter steigern.

Zur Reduzierung von CO₂-Emissionen in der Lieferkette und im Händlernetzwerk hat die BMW Group außerdem eine Reihe von Initiativen ins Leben gerufen. Sie umfassen unter anderem die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien, die Umsetzung von Energie- und Wassersparmaßnahmen, die Förderung der Wiederverwendung und des Recyclings von Batterien sowie die Verwendung recycelter Materialien in der Produktion.

Um einen gesunden Wettbewerb und die Dekarbonisierung der Lieferkette zu fördern, ist die BMW Group mit verschiedenen chinesischen Regierungsstellen – darunter das Ministerium für Industrie und Informationstechnologie und das Handelsministerium – im Austausch.

Auf der Jahreskonferenz 2024 der EV100 (China Electric Vehicle Hundred People Association) sprach sich die BMW Group für die Harmonisierung internationaler Standards und einen ausgewogenen, regen und technologie-offenen Ansatz aus, um den langfristigen Erfolg der Branche und eine breite Produktauswahl für Kunden zu gewährleisten. Nach Ansicht der BMW Group reicht es nicht aus, sich allein auf Elektrofahrzeuge zu verlassen, um CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase der Fahrzeuge zu reduzieren. Vielmehr zielen wir auf eine umfassende Klimastrategie ab, die den gesamten Lebenszyklus und die vollständige Wertschöpfungskette unserer Fahrzeuge abdeckt – von den Rohstoffen über die Lieferkette bis hin zu Produktion, Nutzung und Recycling.

Auf dem World NEV Congress 2024 (WNEVC) in Haikou hob die BMW Group die Bedeutung der Automobilindustrie als tragende Säule der chinesischen Wirtschaft hervor und betonte, dass das Wohlergehen und die Nachhaltigkeit dieses Sektors für die Wirtschaftskraft des Landes entscheidend sind. Wir unterstrichen außerdem, dass nachhaltiger Erfolg eine Zusammenarbeit zwischen Industrie und Regierung voraussetzt, und wiesen darauf hin, dass die Förderung von Innovationen der Schlüssel zu Wertschöpfung und zur Erzielung erheblicher wirtschaftlicher Erfolge ist. Wir stellten heraus, dass der freie Welthandel für die Wertschöpfung und Innovation von grundlegender Bedeutung ist und dass wir als internationaler Konzern mit weltweiter Präsenz fest davon überzeugt sind, dass eine nachhaltige, CO₂-neutrale Zukunft nur durch Technologie-Offenheit gegenüber hocheffizienten Verbrennungsmotoren sowie Plug-in-Hybrid-, batterie-elektrische, REX- und Brennstoffzellen-Fahrzeugen zu erreichen ist.

Die Lieferkette steht seit 2021 auch im Mittelpunkt unserer Zusammenarbeit mit der China Development Research Foundation (CDRF). Ein gemeinsamer Bericht zum Recycling von Hochvoltbatterien für NEV-Fahrzeuge aus dem Jahr 2024 beschreibt die rasante, durch den schnell wachsenden Markt für Elektrofahrzeuge vorangetriebene Entwicklung der chinesischen Hochvoltbatterieindustrie. Als größter Produktions- und Absatzmarkt für NEV-Fahrzeuge und Hochvoltbatterien muss sich China nun umfassend auf eine Welle von Elektrofahrzeugen vorbereiten, die in den kommenden Jahren das Ende ihrer Lebensdauer erreichen werden. Der Bericht empfiehlt die Einrichtung eines sicheren, effizienten und standardisierten Batterierecyclingsystems. Dafür wurden mehrere politische Maßnahmen empfohlen, darunter die Verbesserung technischer Standards, die Förderung der Marktentwicklung und die Stärkung der behördlichen Aufsicht. Weitere detaillierte Studien und Vor-Ort-Untersuchungen des CDRF und der BMW Group haben sich mit der grünen Transformation der Stahlindustrie, der Stromversorgung aus erneuerbaren Quellen und den Standards für die Reduzierung der CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus befasst.

BMW AG, Mai 2025

Kontakt: governmentaffairs@bmwgroup.com