

BMW  
GROUP



# AUTOMOTIVE PACKAGE UND IAA.

BMW Group

STRICTLY CONFIDENTIAL

# 1. Automotive Package

# CO2-REDUKTION IM VERKEHRSSSEKTOR DER EUROPÄISCHEN UNION. GEGENÜBERSTELLUNG POSITIONEN ZUM EU AUTOMOTIVE PACKAGE.

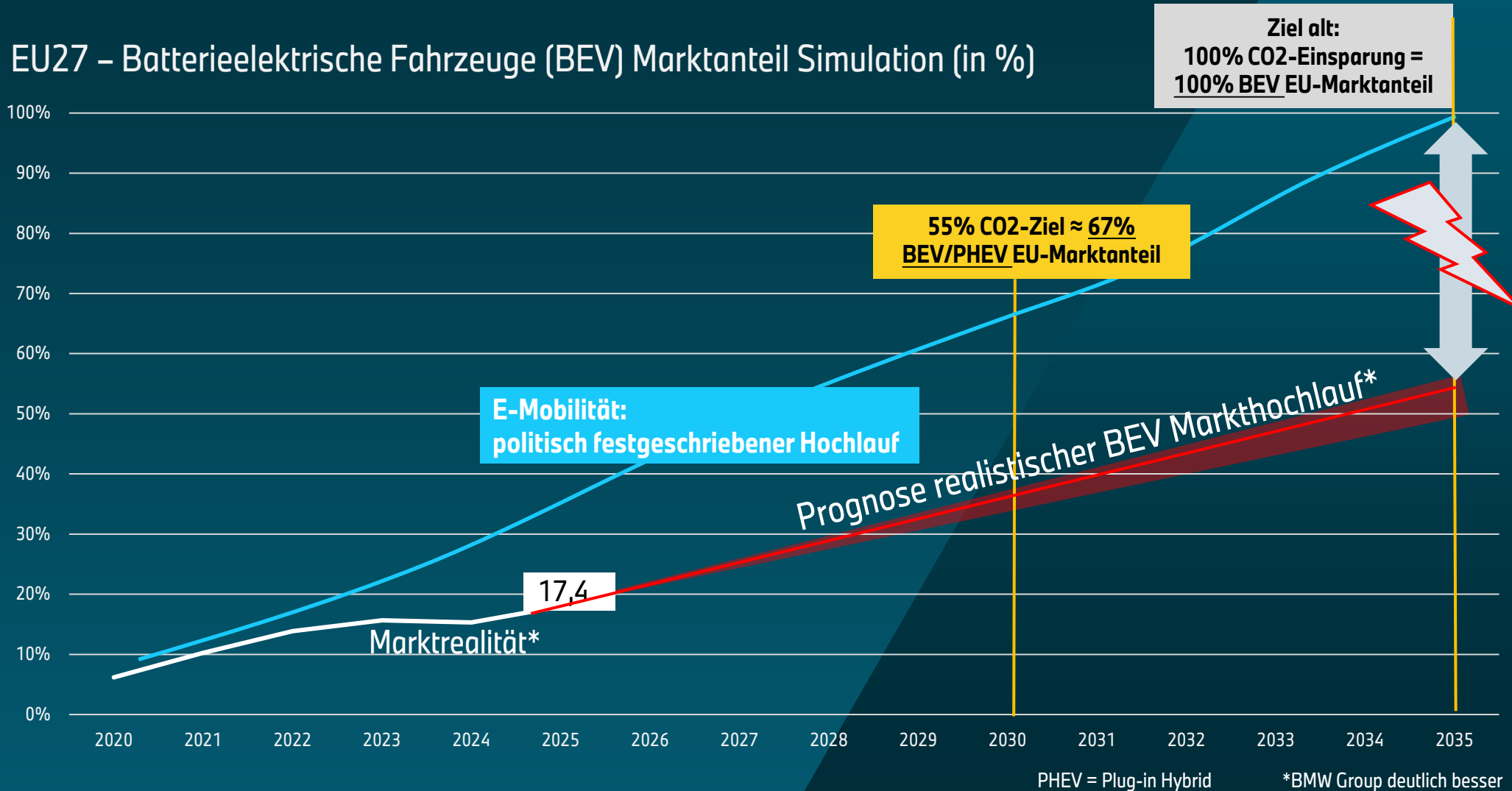
## Action Plan on the future of the automotive sector



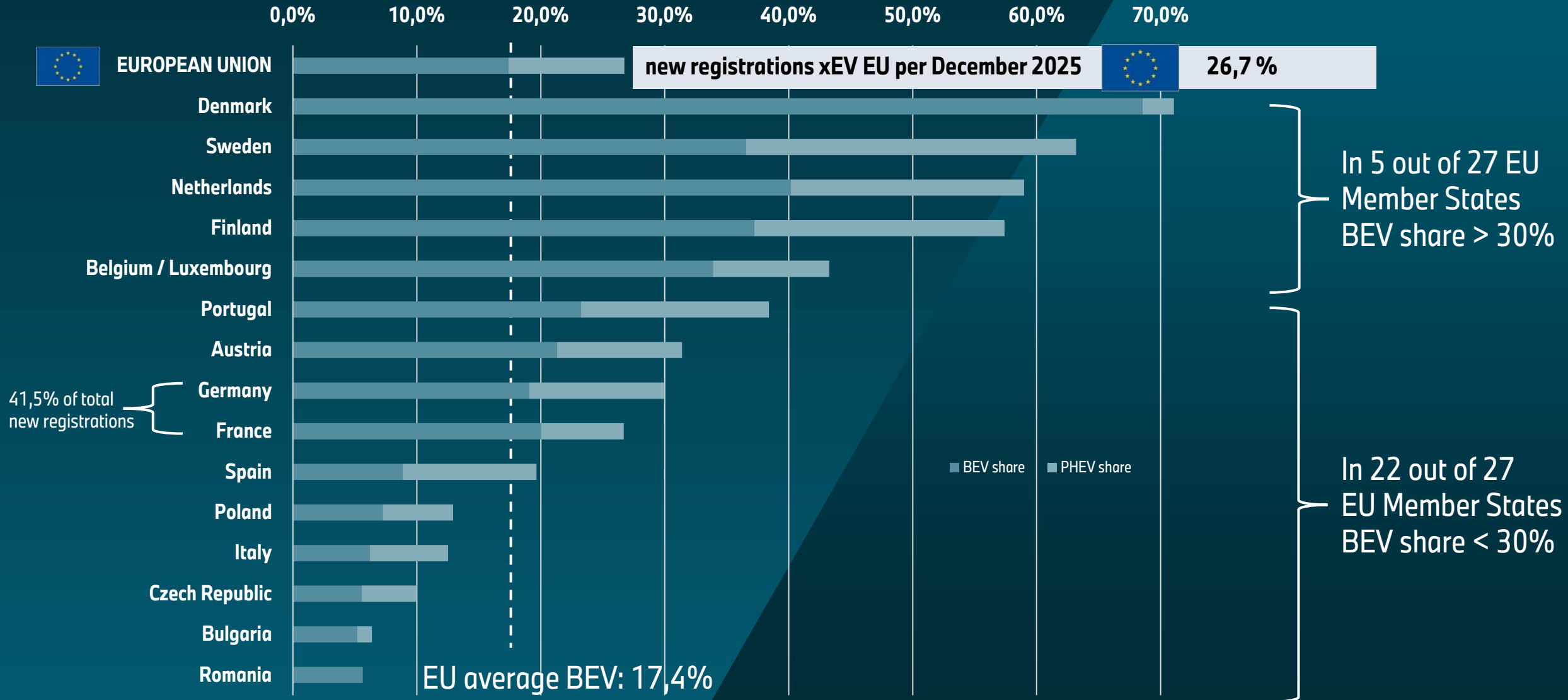
| Thema                          | Vorschlag der Kommission                                 |            | Position BMW Group                                | Thema   | Vorschlag der Kommission                                    |            | Position BMW Group                                   |
|--------------------------------|--|------------|---|---|---|------------|--|
| <b>Echtes 90% Ziel</b>         | 90% Ziel mit Kompensation über Kraftstoffe/Grünstahl     | <b>VS.</b> | 90% Ziel ohne Kompensation                        | <b>Carbon Neutral Fuels Fahrzeug-kategorie (vCNF)</b> | Kategorie nicht enthalten, Recital 11 weiterhin Bestandteil | <b>VS.</b> | CNF-Kategorie, Anerkennung als 0g-CO2 Fahrzeug (ZEV) |
| <b>Grünstahl</b>               | Anrechnung ab 2035 Cap auf max. 7,7g                     | <b>VS.</b> | Spätestens ab 2030 + Export + Aluminium           | <b>BEV Multiplier</b>                                 | Super Credits für Fahrzeug < 4,20m and made in EU           | <b>VS.</b> | Super Credits für effiziente BEV                     |
| <b>Erneuerbare Kraftstoffe</b> | Anrechnung ab 2035 Cap auf max 3,3g (davon nur 1,1g Bio) | <b>VS.</b> | Höherer Cap, spätestens ab 2030, alle Kraftstoffe | <b>PHEV UF</b>  | Einführung von UF2 wie geplant in 12/27                     | <b>VS.</b> | Aussetzen der UF2 Anpassung                          |

# CO<sub>2</sub>-REDUKTION IM VERKEHRSSSEKTOR DER EUROPÄISCHEN UNION. REGULATORIK TRIFFT AUF MARKTREALITÄT.

EU27 – Batterieelektrische Fahrzeuge (BEV) Marktanteil Simulation (in %)



# THE SHARE OF REGISTERED BEV AND PHEV DEPENDS HEAVILY ON LOCAL FRAMEWORK AND REGULATORY CONDITIONS.



# DEEPDIVE: BMW POSITION ALS LÖSUNG

CO2 Flotte

100

Ziel alt

90

Ziel neu

50

Marktrealität 55% BEV  
+ 12% PHEV

## BMW Position als Lösung:

**Ziel neu -90% ohne Kompensation** (ausgeglichen über mehr erneuerbare Kraftstoffe in der Bestandsflotte über Anhebung REDIII THG-Ziel von -14,5 auf -18%)

**Anrechnung Stahl/Alu/reg. Kraftstoffe** Kurzfristige u. pragmatische Anrechnung CO2-reduzierter Materialien (z.B. Grünstahl) und erneuerbarer Kraftstoffe schafft Nachfrage statt restriktiver Kompensationslogik im KOM-Vorschlag

**CNF-only Fahrzeuge (ca. 10-20% Volumen)** Fahrzeuge, die nachweislich ausschließlich mit erneuerbaren Kraftstoffen betrieben werden, müssen als 0g/km Fahrzeuge anerkannt werden. Dabei ist HVO100 die wichtigste Kraftstoffart (7.500 Tankstellen in EU). Lösung kurz vor Serienreife.

**PHEV: Aussetzen Utility Factor 2** **Anreiz eMob** **Aufrechterhaltung Vorteile eMobilität. Beschleunigung Zugang zu kostengünstiger Lademöglichkeit (vor allem zuhause und am Arbeitsplatz)**

## Warum nur 55% BEV

Fragmentierung der EU Länder. Viele bleiben auf lange Sicht <15% BEV

Zwang sorgt für Gegenreaktion: Massive Alterung des Bestands droht

Wohnsituation und Netzausbau entscheidet: In 2035 kann die Hälfte der Kunden nicht einfach/kostengünstig laden.

# DEEPDIVE: WIRKUNG ERNEUERBARER KRAFTSTOFFE IM BESTAND

## 10% weniger CO<sub>2</sub>-Flottenziel entsprechen ca. 3,5% höherer RED Ambition

Nur ca. 4,6 Prozent des Fahrzeugbestands werden jährlich durch Neufahrzeuge ersetzt, somit besteht ein großer Hebel zur CO<sub>2</sub> Minderung im Bestand.

Eine Erleichterung des CO<sub>2</sub>-Flottenziels um 10% (z. B. von -100% auf -90%) kann über eine erhöhte Beimengung von erneuerbaren Kraftstoffen (E10, E20, B7, HVO100) im Bestand ausgeglichen werden. Dafür muss das derzeitige Ziel der REDIII (Erneuerbare-Energien-Richtlinie) von -14,5% auf ca. -18% Treibhausgasminderung angehoben werden.

Erhöhung/Anpassung nationaler Ziele kann genutzt werden, um CO<sub>2</sub>-Ziele im Verkehrssektor sicherzustellen.

### Aktuell

Derzeit wird über die Treibhausgasminderungsziele (THG-Quote gemäß BImSchG und 38. BImSchV) im Bundestag beraten. Der aktuelle Vorschlag von nur -59% in 2040 ist unzureichend.

Wenn der Verkehrssektor seine CO<sub>2</sub>-Ziele erreichen will, müssen hier mindestens 90% THG-Quote gefordert werden. Zudem muss der Pfad zwingend bis 2045 fortgeschrieben werden.

100%

260 mio  
Bestand

4,6%

12 mio Neufahrzeuge p.a.

# DEEPDIVE: CARBON NEUTRAL FUELS ONLY VEHICLES (VCNF)-KATEGORIE

## CNF-Definition einführen

- Berücksichtigung aller erneuerbaren Kraftstoffe gemäß (EU) 2018/2001
- Neben eFuels müssen auch Fortschrittliche Biokraftstoffe als CNF anerkannt werden.
- Ergänzung in Artikel 3 (EU) 2019/631

## Typgenehmigung der vCNF-Kategorie nach Euro7

- Frühzeitige Typgenehmigung ist erforderlich
- Festlegung der Monitoring Methoden und pragmatischer, grenzübergreifender Anreizsysteme
- Anpassung durch delegierten Akt gemäß Artikel 5 und 15 (EU) 2024/1257

## 0g/km Fahrzeuge in der Flottenregulierung

- Fahrzeuge, die ausschließlich mit CNF betrieben werden, müssen in der CO<sub>2</sub>-Flottengesetzgebung ebenfalls als 0 g/km anerkannt werden.
- Anpassung in Artikel 3 (EU) 2019/631

## Umsetzung von Erwägungsgrund 11: vCNF-Implementierung gemäß EU-Flottenregelung

## Digitaler Nachweis

- Ausschließliche Nachweisbarkeit von CNF muss technisch möglich sein.
- BMW testet bereits eine Lösung zur Sicherstellung der Nachweisbarkeit.

## Anpassung der Steuergesetzgebung

- vCNF-Fahrzeuge müssen in Bezug auf die Steuergesetzgebung den BEVs gleichgestellt werden.
- Die Kraftstoffsteuer für erneuerbare Kraftstoffe muss auf das EU-Minimum gesenkt werden.
- Umsetzung durch die Mitgliedsstaaten

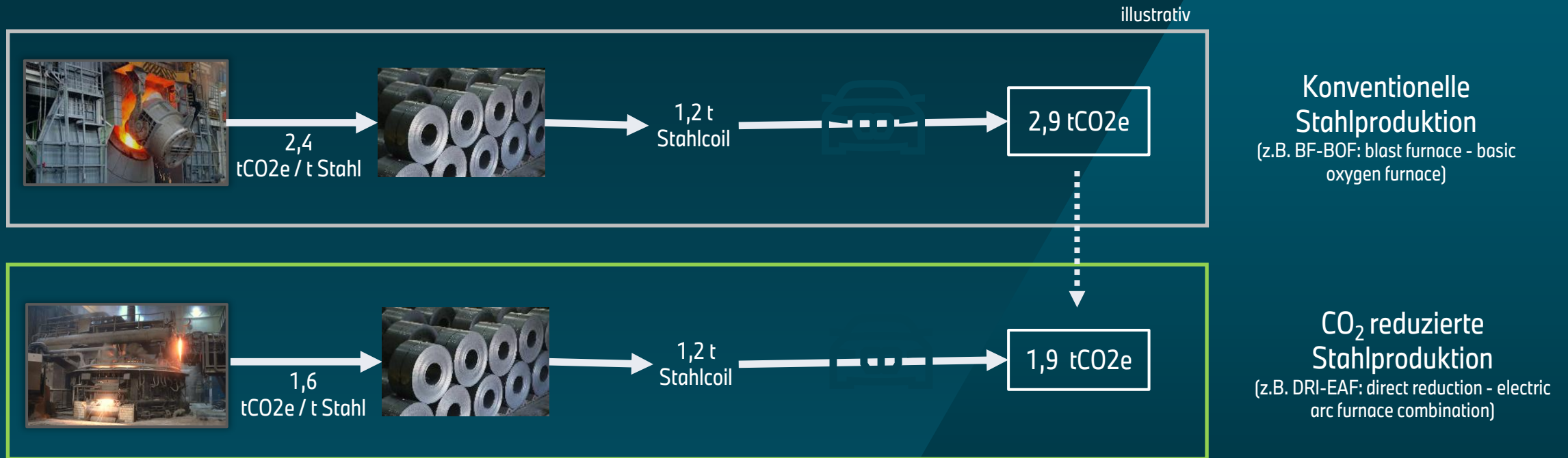
## Ausreichende Versorgung mit CNF

- Höhere Quoten-Vorgaben für Inverkehrbringer von CNF im Rahmen der RED4
- Die bestehende Tankstelleninfrastruktur muss ausreichend CNF bereitstellen
- Anpassungen und Ergänzungen in (EU) 2023/1804

# GRÜNSTAHL-ANRECHNUNG – UND ÖFFNUNG FÜR ALUMINIUM

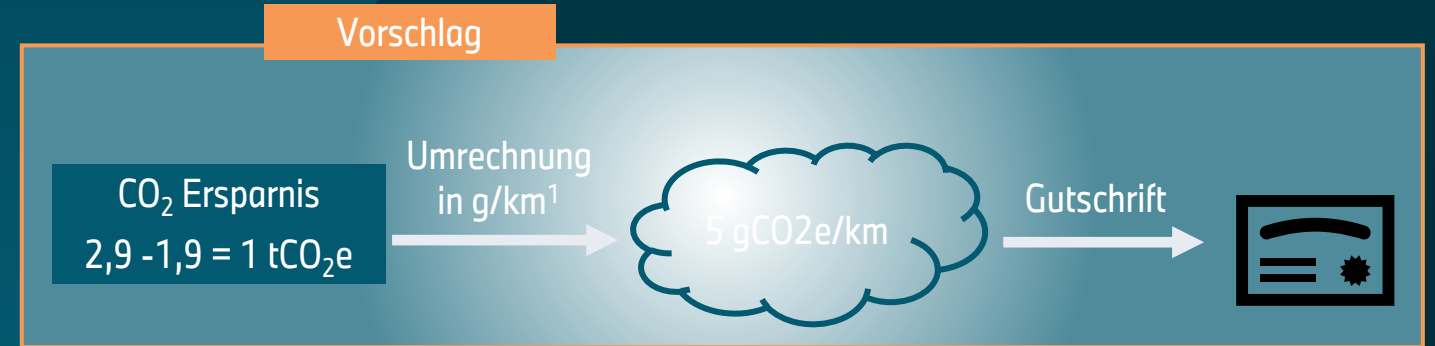
- Für die Umwelt ist es gleichgültig wo CO2 im Auto-Lebenszyklus gespart wird.
- CO2-Minderung in der Lieferkette wird von Herstellern vertraglich vereinbart – und finanziert.
- Der Einkauf von grünem Material ist volkswirtschaftlich besser angelegtes Geld, als Strafzahlungen der Hersteller.
- Der Standort EU wird gestärkt, Arbeitsplätze werden stabilisiert und die Wettbewerbsfähigkeit gesichert.
  
- Gerade die Stahlindustrie braucht schnelle Unterstützung für ihre Transformation - nicht erst ab 2034.
- Alle methodischen Fragen sind in der Tiefe analysiert – es geht jetzt um eine klare Kodifizierung der Regeln.
- Dies kann im Laufe 2026 passieren – Nutzbarkeit ab 2027 ist möglich.
- Eine Deckelung des Beitrags dieser Maßnahmen zum CO2-Ziel ist unnötig.
- Jahrelange Unsicherheit durch Delegierte Rechtsakte muss vermieden werden.
  
- Aluminium ist nach Stahl der nächstgrößte Beitrag zum CO2-Fussabdruck von Autos.
- Die Öffnung der Anrechnungslogik für CO2-gemindertes Aluminium ist sinnvoll und eine Frage der Gleichbehandlung.

# EINBEZIEHUNG VON GRÜNEM STAHL IN DIE CO<sub>2</sub> BILANZIERUNG DES LEBENSZYKLUS GEMÄß EU FLOTTENREGULIERUNG.



Umrechnung der **eingesparten Tonnen CO<sub>2</sub>** in der EU Stahl-Automobil-Lieferkette in eine Kilometer-Metrik.

Der Automobilhersteller kann diese Messgröße (in g/km) dann als **Gutschrift auf den Grenzwert für die CO<sub>2</sub> Flottenemissionen** anrechnen.



<sup>1</sup> Fahrzeug-Lebenszyklus von 200,000 km

## 2. Industrial Accelerator Act

# THE BMW GROUP IS A MAIN CONTRIBUTOR TO A STRONG EUROPEAN UNION.



## Innovation

8 bn EUR in R&D (out of 9 bn EUR in 2024)

## Investments

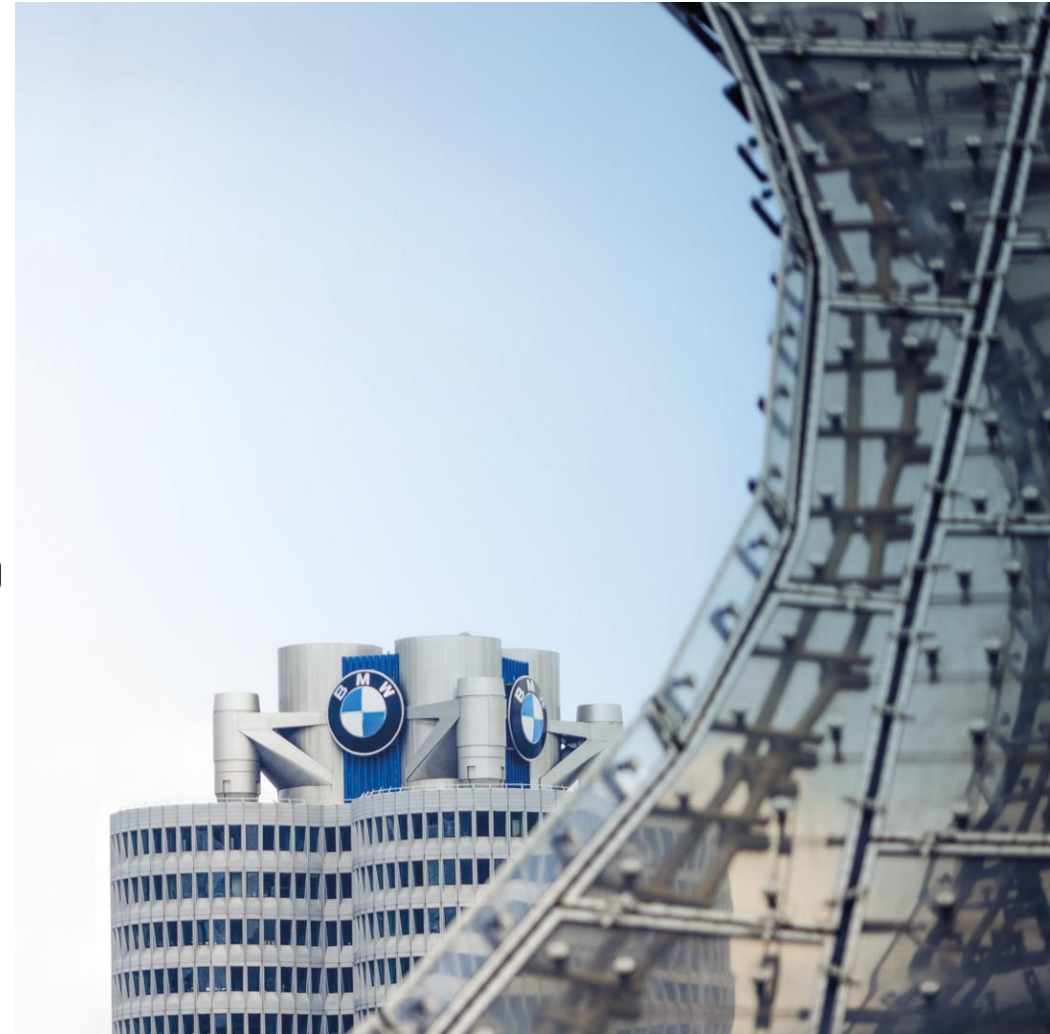
5 bn EUR (2024)

## Jobs

106,550 direct employees in EU (2025)  
thereof >14,700 jobs in R&D

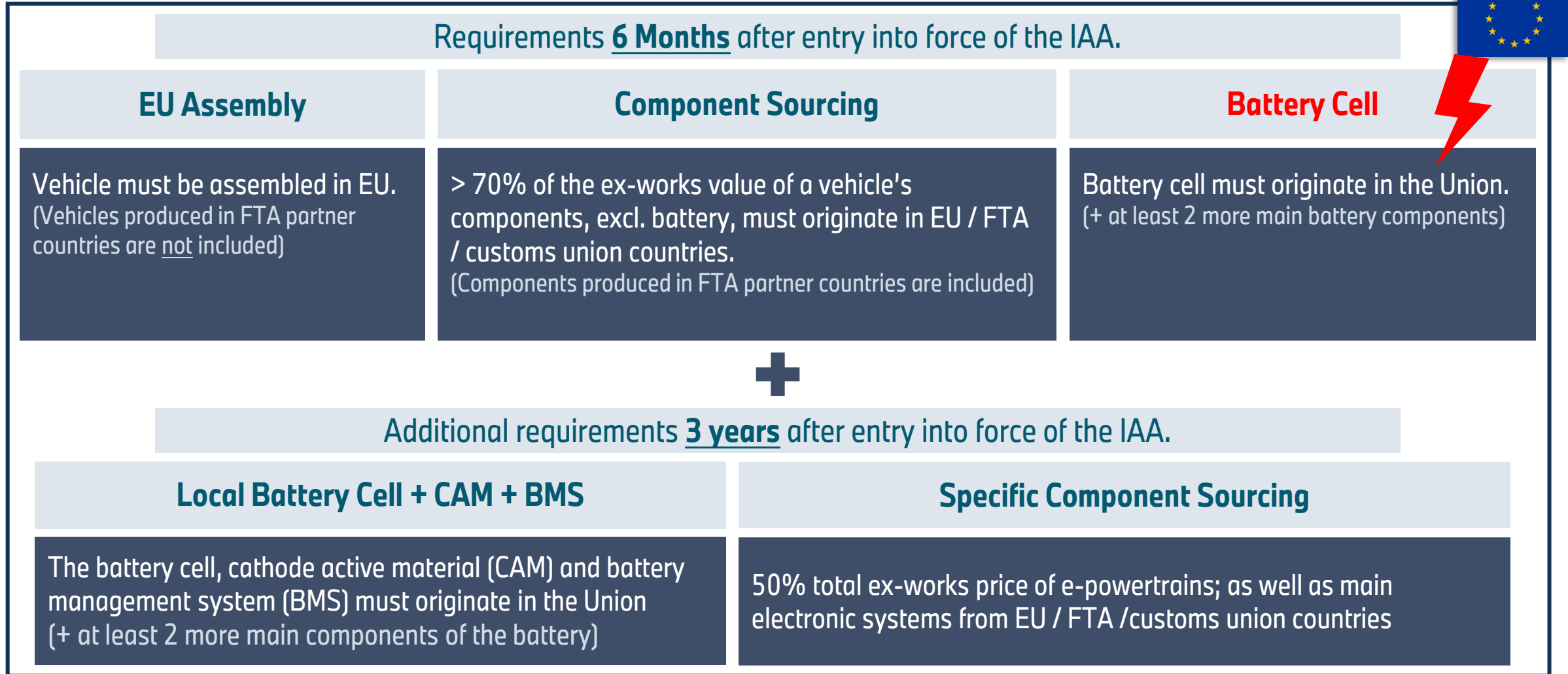
## EU-27 Content in vehicles and components

23 bn EUR (planned in 2027)  
>2,100 Tier 1 suppliers



# „MADE IN EU“ – REQUIREMENTS.

According to the proposal, every vehicle must qualify individually:



# MADE IN THE EU?



BMW Group, 2024

- ✓ >106,000 employees in EU
- ✓ 8 of 9 bn EUR global R&D in EU
- ✓ 5 bn EUR investments
- ✓ >2,100 Tier 1 suppliers in EU
- ✓ Leading electric mobility ramp-up in EU



**Global leader of the automotive premium segment with deep footprint in the EU.**

## Example vehicles



iX - Dingolfing



i3 - Munich



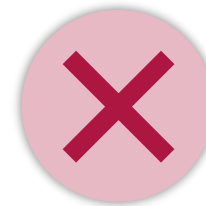
iX3 - Debrecen



„Made in EU“



- ✓ Vehicles produced in Munich, Leipzig, Dingolfing, Regensburg and Debrecen
- ✓ >70% component value – excl. battery – with EU/FTA country origin
- ✗ Ramping up battery cell production in EU, but still needing imported battery cells from global partners until 2031



**Not „Made in the EU“.**  
**No incentives.**

# KEY CONCERNS REGARDING THE INDUSTRIAL ACCELERATOR ACT.

## **Immediate local battery cell requirement must be removed**

Battery cells will continue to be supplied from outside the EU at least until the early 2030s, mainly from China, despite localization efforts. Electric vehicles produced in the EU must not be excluded from the framework because of not having a "Union origin" cell. This requirement is feasible only from 2031+, and would otherwise be detrimental to electrification efforts.

## **Bueraucracy must be reduced**

Bueraucracy is already heavily impacting the EU industry. The IAA adds more of it.

## **Qualification as European company must be possible**

Alternatively to requiring a detailed look at every single vehicle, EU companies should be able to qualify as a company.

## **FTA partners must remain in the scope**

We welcome the recognition of free trade and customs union partners.

## **Fleet flexibility and export recognition are important**

We welcome the general principle of recognizing vehicles produced in the EU for export.

# AN EU INDUSTRIAL POLICY SHOULD SUPPORT EUROPEAN COMPANIES.

- The Industrial Accelerator Act adds further complexity and red tape rather than supporting European job creation and competitiveness. It risks friction with major trade partners.
- Qualification of an OEM and its product portfolio within a “Made in the EU” framework should be unbureaucratic and based on available EU footprint numbers:
  - EU Investment
  - EU R&D
  - EU Employment
  - EU Sourcing.
- Qualification of individual vehicles must remain possible for global trade partners.
- BMW exports more vehicles from the EU than it imports – this must continue to be recognized.
- The current EU Commission proposal excludes even a broad range of EU-produced electric vehicles.
- **It would lead to a situation where many electric BMW and MINI vehicles produced in GERMANY and HUNGARY would not qualify as “Made in the EU”, because they are still using imported battery cells amidst persisting delays in the localization of battery value chains.**
- This is not acceptable.
- It creates additional roadblocks for the ramp-up of electric vehicles produced in the EU. It denies public support for vehicles which contribute strongly to EU value creation, jobs and CO2 reduction.

**The requirement to have a “Union-Origin” battery cell six months after entry into force must be removed.**