

ELECTRIC

DIGITAL

NEXT
LEVEL
MOBILITY

BMW GROUP BERICHT 2022

Auf dem Weg zur elektrischen und digitalisierten Mobilität in einer nachhaltigen Kreislaufwirtschaft. Bericht über die ökonomische Leistung der BMW Group und ihren ökologischen und gesellschaftlichen Beitrag.

[↗ Link zum Online-Bericht](#)

BMW GROUP BERICHT 2022

Die BMW Group hat sich im Berichtsjahr 2022 in einem hochvolatilen Umfeld gut behauptet. Weiterhin starke Kennzahlen zeigen: In der Transformation halten wir den Kurs – trotz zahlreicher Herausforderungen. Flexibilität und Resilienz sind die Basis unseres Handelns. Der Hochlauf der Elektromobilität gewinnt zunehmend an Dynamik. Unsere Digitalkompetenz haben wir jüngst mit der Präsentation des BMW i Vision Dee bewiesen. Und auch das Ziel einer Kreislaufwirtschaft nimmt in der BMW Group weiter Form an. Als Technologieplattform wird die NEUE KLASSE diese Fokusfelder vertiefen und neue Maßstäbe in puncto Elektromobilität, Digitalität und Nachhaltigkeit setzen.

Nähere Informationen finden sich im nachfolgenden Bericht.

BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSDINDIKATOREN

KONZERNERGEBNIS VOR STEUERN in Mio. €

23.509

Deutlicher Anstieg zum Vorjahr



EBIT-MARGE IM SEGMENT AUTOMOBILE in %

8,6

Innerhalb des Korridors 8 bis 10 %

EBIT-MARGE IM SEGMENT MOTORRÄDER in %

8,1

Innerhalb des Korridors 8 bis 10 %

RoE IM SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN in %

17,9

Innerhalb des Korridors 17 bis 20 %

MITARBEITER IM KONZERN am Jahresende

149.475

Deutlicher Anstieg zum Vorjahr



AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT AUTOMOBILE in Einheiten

2.399.632

Leichter Rückgang zum Vorjahr

AUSLIEFERUNGEN IM SEGMENT MOTORRÄDER in Einheiten

202.895

Leichter Anstieg zum Vorjahr

ANTEIL ELEKTRIFIZIERTER FAHRZEUGE AN DEN AUSLIEFERUNGEN in %

18,1

Deutlicher Anstieg zum Vorjahr



STRATEGISCHE ZIELE DER BMW GROUP

FINANZIELLE ZIELE



ZIELERREICHUNG BIS 2025



ZIELERREICHUNG BIS 2030



Hierbei handelt es sich um eine vereinfachte Darstellung. Detaillierte Erläuterungen zu den Kennzahlen sowie die Kennzeichnung der Prüfungstiefe finden sich in den jeweiligen Berichtskapiteln.

ZUM KAPITEL
Die integrierte Strategie der BMW Group

5 Über diesen Bericht*

1 – A N U N S E R E S T A K E H O L D E R

9 BMW Group in Zahlen

12 Bericht des Aufsichtsrats

20 Vorwort des Vorstandsvorsitzenden

26 Der Vorstand

27 Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat

31 Dialog mit den Stakeholdern

34 BMW Group und Kapitalmarkt

**4 – B I L A N Z E I D U N D V E R M E R K E D E S
P R Ü F E R S**

247 Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzier)

248 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

256 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

2 – Z U S A M M E N G E F A S S T E R L A G E B E R I C H T

37 Die BMW Group im Überblick

41 Die integrierte Strategie der BMW Group

51 Finanzielle Leistung

79 EU-Taxonomie

90 Produkte

103 Produktion und Lieferantennetzwerk

114 Mitarbeitende und Gesellschaft

123 Prognose

127 Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsysteins und Risikomanagementsystems

128 Risiken und Chancen

143 Compliance und Menschenrechte

147 Internes Kontrollsysteem

148 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen

3 – K O N Z E R N A B S C H L U S S

153 Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente

154 Gesamtergebnisrechnung des Konzerns

155 Bilanz des Konzerns und der Segmente zum 31. Dezember 2022

157 Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente

159 Entwicklung des Konzerneigenkapitals

161 Konzernanhang

6 – W E I T E R E I N F O R M A T I O N E N

311 Weitere GRI-Informationen

322 SASB-Index

325 TCFD-Index

329 NFE-Index

330 Verbrauchs- und CO₂-Angaben

333 BMW Group im Zehn-Jahres-Vergleich

335 Glossar und Kennzahlenerläuterung*

341 Finanzkalender

342 Kontakt

* Teil des zusammengefassten Lageberichts

INHALT

ÜBER DIESEN BERICHT*

BERICHTSKONZEPT

Integrierte Berichterstattung und strategische Ausrichtung

Die BMW Group betrachtet die Vereinbarkeit von ökonomischen, ökologischen und gesellschaftlichen Belangen als Grundlage für ihren wirtschaftlichen Erfolg. Mit dem vorliegenden Bericht wollen wir einen qualifizierten Einblick in die BMW Group geben und unser Handeln transparent, nachvollziehbar und messbar machen. So ist es unsere Absicht, unseren Stakeholdern aufzuzeigen, wie sich ökonomische, ökologische und gesellschaftliche Belange ergänzen, sich oftmals sogar bedingen und welche externen Rahmenbedingungen das Unternehmen beeinflussen. Dazu erläutern wir [Die integrierte Strategie](#) der BMW Group sowie die Weiterentwicklung und die Steuerung des Unternehmens anhand zentraler finanzieller und nichtfinanzierlicher Ziele [Kennzahlen Dashboard](#).

Am 7. März 2023 wurde der Jahresabschluss der BMW AG aufgestellt und die Freigabe zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses vom Vorstand erteilt. Im BMW Group Bericht (im Weiteren auch „der Bericht“) werden die Lageberichte der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) und des BMW Konzerns (BMW Group) zusammengefasst (zusammengefasster Lagebericht).

Der Bericht gliedert sich in folgende Abschnitte:

- 1 — An unsere Stakeholder
- 2 — Zusammengefasster Lagebericht
- 3 — Konzernabschluss
- 4 — Bilanzeid und Vermerke des Prüfers
- 5 — Vergütungsbericht
- 6 — Weitere Informationen

Änderungen in der Berichterstattung und Ausblick

Durch die Weiterentwicklung nichtfinanzieller Offenlegungspflichten, insbesondere der Standards des IBB und der CSRD auf EU-Ebene, wird das Umfeld der Berichterstattung weiter an Dynamik gewinnen und die Integration finanzieller und nichtfinanzieller Angaben weiter befördern. Die BMW Group trägt dieser Entwicklung auch dadurch Rechnung, dass sie ihr Internes Kontrollsystem kontinuierlich weiterentwickelt und ausgewählte nichtfinanzielle Kennzahlen einer gleichwertigen Überwachung unterzieht. Mit dem vorliegenden Bericht erfüllen wir außerdem die Offenlegungspflichten der [EU-Taxonomie](#).
[↗ GRI-Index: 2-4](#)

ANGEWANDTE RAHMENWERKE

Der vorliegende Bericht basiert auf den folgenden Berichts- und Bilanzierungsstandards.

Zusammengefasster Lagebericht

Folgende gesetzliche Rahmenwerke liegen dem Lagebericht zugrunde:

- Deutsches Handelsgesetzbuch (HGB), unter anderem
 - Inhalt des Lageberichts nach §§ 289 und 315 HGB
 - Zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung (NFE) für Konzern- und Gesellschaftsebene nach §§ 289 b und 315 b HGB ([↗ NFE-Index](#))
 - Deutsche Rechnungslegungsstandards (DRS 20) zur Konkretisierung der HGB-Anforderungen
 - Deutsches Aktiengesetz (AktG)
 - Taxonomie-Verordnung (Verordnung [EU] 2020/852 des Europäischen Rats und des Europäischen Parlaments über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung [EU] 2019/2088)

Weiterhin orientiert sich der Lagebericht an:

- Leitlinien zu alternativen Leistungskennzahlen der Europäischen Wertpapier- und Marktaufsichtsbehörde (ESMA)
- Deutscher Corporate Governance Kodex (DCGK)

Darüber hinaus wird auf folgende Berichtsstandards und Transparenzanforderungen im Lagebericht Bezug genommen:

- GRI-Standards 2021 der Global Reporting Initiative (GRI) ([↗ GRI-Index](#))
- Anlehnung an die SASB-Standards des Sustainable Accounting Standards Board ([↗ SASB-Index](#))
- Empfehlungen der Task Force on Climate-Related Financial Disclosures (TCFD) ([↗ TCFD-Index](#))
- Fortschrittsbericht gemäß UN Global Compact: Siehe Verweise in den GRI-Anforderungen ([↗ GRI-Index](#))

Konzernabschluss der BMW AG

Der Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft zum 31. Dezember 2022 ist nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie den ergänzenden Vorschriften des § 315e Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt.

WEITERE INFORMATIONEN ZUM BERICHT

Veröffentlichung und Geltungsbereich

Der Bericht erscheint jährlich zur BMW Group Jahreskonferenz – zuletzt am 15. März 2022 – und wird auf Deutsch und Englisch auf der Website der BMW Group veröffentlicht. Der [↗ GRI-Index](#) ist in einem separaten Dokument ebenfalls auf der Website zugänglich. Der Berichtszeitraum umfasst das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022. Die Aussagen im Bericht beziehen sich auf den Konsolidierungskreis der BMW Group. Abweichungen hiervon sind entsprechend gekennzeichnet. Eine wesentliche Änderung in der Konzernstruktur ergab sich am 11. Februar 2022 durch die Anteilserhöhung der BMW Group am bisherigen Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. (BMW Brilliance) und der damit verbundenen Aufnahme von BMW Brilliance in den Konsolidierungskreis. Weitere Informationen zur Erstkonsolidierung finden sich im Konzernanhang [↗ Textziffer \[3\]](#). Der Bericht 2023 wird am 20. März 2024 erscheinen. [↗ GRI-Index: 2-2, 2-3, 2-4](#)

Externe Prüfung

Der gesamte Bericht der BMW AG, bestehend aus dem zusammengefassten Lagebericht, dem Konzernabschluss und den weiteren GRI-Informationen, wird durch die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC beziehungsweise „der Abschlussprüfer“) einer jährlichen unabhängigen Prüfung unterzogen. Nicht geprüfte Bestandteile sind entsprechend gekennzeichnet. Mit der externen Prüfung wollen wir die Verlässlichkeit und Vertrauenswürdigkeit der angegebenen Informationen für die Öffentlichkeit nachvollziehbar dokumentieren. Die externe Prüfung unterstützt den Aufsichtsrat der

BMW AG bei der Erfüllung seiner Prüfungspflicht. Links und Angaben, die auf Informationen außerhalb des Berichts und des GRI-Index verweisen, sind nicht Teil der Prüfung. Der [↗ Vergütungsbericht 2022](#) wurde nach den Anforderungen des § 162 AktG erstellt und durch PwC inhaltlich geprüft.

PwC hat den Konzernabschluss und den zusammengefassten Lagebericht für das Berichtsjahr 2022 geprüft und mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Der [↗ Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers](#) und der [↗ Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers](#) zu Angaben der nicht-finanziellen Berichterstattung enthalten nähere Information hierzu.

Die Inhalte der NFE nach den §§ 289 b und 315 b HGB wurden einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterzogen und sind mit dem Symbol [\[t...\]](#) kenntlich gemacht. Ebenfalls wurden das Kapitel [↗ Dialog mit den Stakeholdern](#) und die weiterführenden Informationen im Kapitel [↗ Weitere GRI-Informationen](#) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit unterzogen. Einzelne Teile der [↗ NFE](#) sowie die weiteren Inhalte des zusammengefassten Lageberichts wurden einer Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit unterzogen. Die Informationen im [↗ SASB-Index](#) lassen wir auf freiwilliger Basis einer Prüfung mit begrenzter Sicherheit unterziehen. Der [↗ TCFD-Index](#) verweist auf die entsprechenden Kapitel, in denen die jeweilige Prüftiefe gekennzeichnet ist.

[Wesentlichkeitsanalyse]

In Übereinstimmung mit §§ 289 c und 315 c HGB hat die BMW Group im Jahr 2022 eine Wesentlichkeitsanalyse durchgeführt. Im Rahmen eines dreistufigen Verfahrens wurde zunächst eine Longlist von Themen erstellt, die aus interner und externer Sicht für die BMW Group relevant sind. Darauf folgte deren Priorisierung. Dabei wurden externe Stakeholder befragt sowie Wettbewerbsanalysen und Ratinganforderungen berücksichtigt. Im Ergebnis haben wir diejenigen Themen als wesentlich eingestuft, bei denen die Handlungen der BMW Group erhebliche Nachhaltigkeitsauswirkungen auf die Umwelt und Gesellschaft haben können (inside-out) und die eine hohe Geschäftsrelevanz für die BMW Group haben können (outside-in). In einem internen Management-Workshop wurde das Ergebnis abschließend validiert. Als Ergebnis fokussieren wir uns auf die Themen alternative Antriebstechnologien **↗ Elektromobilität**, Dekarbonisierung entlang der Wertschöpfungskette **↗ CO₂-Emissionen**, Responsible Sourcing **↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk**, Ressourcenmanagement nach dem Prinzip der Kreislaufwirtschaft **↗ Kreislaufwirtschaft**, **Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien** sowie das Thema Compliance **↗ Compliance und Menschenrechte**. Mitarbeitervielfalt und Chancengleichheit **↗ Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion** sowie ein attraktiver Arbeitsplatz **↗ Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterentwicklung** haben zudem einen hohen Stellenwert innerhalb der BMW Group. Nach der ab dem Geschäftsjahr 2024 verpflichtend anzuwendenden Corporate Sustainability Reporting Directive (CSRD) sind die Themen wesentlich, die erhebliche Nachhaltigkeitsauswirkungen oder eine hohe Geschäftsrelevanz haben (können). Dies sind zusätzlich die Themen verantwortungsvolle Digitalisierung **↗ Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung**, Produkt- und Verkehrssicherheit **↗ Produktqualität und -sicherheit**, **↗ Gesundheit und Leistungsfähigkeit** sowie nachhaltige Governance **↗ Steuerung**. Die GRI-Berichterstattung bezieht sich auf die CSRD-relevanten Themen.

Zusammenhänge mit Beträgen im Konzernabschluss

Für jeden Sachverhalt wurde geprüft, ob es Beträge im Jahresabschluss gibt, die für das Verständnis der NFE erforderlich und daher auszuweisen sowie zu erläutern sind.

Sustainable Development Goals

Die BMW Group kann mit ihren Geschäftstätigkeiten einen direkten Beitrag zur Erreichung der Sustainable Development Goals (SDGs) leisten. Dies sind insbesondere **↗ SDG 3, 8, 9, 12 und 13**. Am Anfang der jeweiligen Kapitel wird durch Verwendung der Icons visuell ein Bezug zu diesen SDGs hergestellt.**[1]**

Zukunftsgerichtete Aussagen

Der Bericht enthält in die Zukunft gerichtete Aussagen, die auf den aktuellen Annahmen und Prognosen der BMW Group beruhen. Verschiedene bekannte wie auch unbekannte Risiken, Ungewissheiten und andere Faktoren können dazu führen, dass die tatsächlichen Ergebnisse, die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage, die Entwicklung oder die Leistung des Unternehmens wesentlich von hier gegebenen Einschätzungen abweichen.

Erklärung zur Unternehmensführung

Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG berichten jährlich in der zusammengefassten Erklärung zur Unternehmensführung gemäß §§ 289 f, 315 d HGB über die Corporate Governance der Gesellschaft und des Konzerns. Die Erklärung zur Unternehmensführung wird auf der Internetseite der BMW AG unter **↗ www.bmwgroup.com/ezu** öffentlich zugänglich gemacht. Sie enthält auch die Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG.

Redaktionelle Anmerkungen

Die im Bericht erfassten Kennzahlen sind kaufmännisch gerundet. Dies kann in Einzelfällen dazu führen, dass sich Werte nicht exakt zur angegebenen Summe addieren und sich Prozentangaben nicht aus den dargestellten Werten ergeben.

Der Bericht verwendet nachfolgend vereinfacht unter anderem auch die Abkürzung CO₂ anstelle von CO₂e, siehe Glossar unter **↗ CO₂e/CO₂-Äquivalente**. Die zusammengefassten Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch sind in den **↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben** zu finden.

Aus Gründen der besseren Lesbarkeit folgen wir den Empfehlungen des Rats für deutsche Rechtschreibung und verzichten auf verkürzte Formen. Geschlechtsspezifische beziehungsweise geschlechterneutrale Formulierungen wenden wir nur auf gängige Begriffe an. Die jeweils gewählte Form gilt gleichermaßen für alle Geschlechter.

9 **BMW Group in Zahlen**

12 **Bericht des Aufsichtsrats**

20 **Vorwort des Vorstandsvorsitzenden**

26 **Der Vorstand**

27 **Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat**

31 **Dialog mit den Stakeholdern**

34 **BMW Group und Kapitalmarkt**

1 – A N U N S E R E S T A K E H O L D E R

BMW GROUP IN ZAHLEN

BEDEUTSAMSTE LEISTUNGSDINDIKATOREN

	2018 ¹	2019	2020	2021	2022	Veränderung in %
KONZERN						
Ergebnis vor Steuern in Mio. €	9.627	7.118	5.222	16.060	23.509	46,4
Mitarbeiter am Jahresende ²	134.682	126.016	120.726	118.909	149.475	25,7
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group ³	17,2	17,2	17,8	18,8	20,2	7,4
SEGMENT AUTOMOBILE						
EBIT-Marge in %	7,2	4,9	2,7	10,3	8,6	-16,5
RoCE in % ⁴	49,8	29,0	12,7	24,0	18,1	-24,6
Auslieferungen ⁵	2.486.149	2.537.504	2.325.179	2.521.514	2.399.632	-4,8
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen (in %)	5,7	5,8	8,3	13,0	18,1	39,2
CO ₂ -Emissionen EU-Neuwagenflotte (in g/km) ^{6,7,8}	127,5	127,0	99,1 (135,0) ⁹	115,9	105,0	-9,4
CO ₂ -Emissionen je produziertes Fahrzeug (in t) ^{10,11,12}	0,40	0,40	0,35	0,33	0,32	-3,0
SEGMENT MOTORRÄDER						
EBIT-Marge in %	8,1	8,2	4,5	8,3	8,1	-2,4
RoCE in % ¹³	28,4	29,4	15,0	21,9	24,9	13,7
Auslieferungen	165.566	175.162	169.272	194.261	202.895	4,4
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN						
RoE in %	14,8	15,0	11,2	22,6	17,9	-20,8

¹ Die Zahlen für 2018 wurden aufgrund der Änderung von Bilanzierungsmethoden im Rahmen der Einführung des IFRS 16 angepasst ([↗ Geschäftsbereicht 2019, Textziffer \[6\]](#) im Konzernanhang).

² Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe [↗ Glossar](#)). Der Wert 2019 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2019 vor Anpassung: 133.778 Mitarbeiter). Für die Zeiträume 2018 und älter beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 und 8,0 %.

³ Die Neudeinition des Mitarbeiterbegriffs (siehe Fußnote 2) hat auch Auswirkungen auf den Frauenanteil. Zu Vergleichszwecken wurde der Wert 2019 entsprechend angepasst (2019 vor Anpassung: 17,5 %).

⁴ Seit dem Berichtsjahr 2022 gilt eine neue Definition des RoCE (zur Definition siehe [↗ Glossar](#)). Der Wert 2021 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2021 vor Anpassung: 59,9 %).

⁵ Auslieferung einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Volkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (2018: 455.581 Automobile, 2019: 538.612 Automobile, 2020: 602.247 Automobile, 2021: 651.236 Automobile, 1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile)

⁶ EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 Wert gemäß Umstellung auf WLTP (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure), Werte 2018 bis 2020 gemäß Neuem Europäischem Fahrzyklus (NEFZ)

⁷ Es handelt sich um eine vorläufige interne Berechnung mit einer potenziellen Schwankungsbreite von +/- 0,5 g CO₂/km, da nicht von allen EU-Staaten offizielle Zulassungszahlen der Behörden zur Verfügung gestellt werden. Offiziell von der EU-Kommission veröffentlichte Werte stehen voraussichtlich erst im November des Folgejahres zur Verfügung.

⁸ inkl. Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung

⁹ Zur besseren Vergleichbarkeit hat eine Umrechnung der 2020-NEFZ-Werte auf WLTP unter Bereinigung der gültigen Flexibilitäten stattgefunden – konkret von 99 g CO₂/km gemäß NEFZ (inkl. 5 g CO₂/km Phase-in, 7,5 g CO₂/km Supercredits und 2,4 g CO₂/km Öko-Innovationen) auf 135 g CO₂/km gemäß WLTP (ohne Flexibilitäten). In 2020 war eine Phase-In-Regelung sowie die Anrechnung von Supercredits möglich, die ab 2021 entfallen.

¹⁰ Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen (Marketbased-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA (jeweils in der aktuellsten, gültigen Version: 12/2022) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (z. B. Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung)

¹¹ Kennzahl beinhaltet ab dem Jahr 2019 neben den CO₂-Emissionen der Produktion auch die CO₂-Emissionen aller weiteren BMW Group Standorte. Der Wert des Jahres 2018 ist nicht direkt vergleichbar.

¹² Der Wert 2018 ist mit Limited Assurance geprüft.

¹³ Seit dem Berichtsjahr 2022 gilt eine neue Definition des RoCE (zur Definition siehe [↗ Glossar](#)). Der Wert 2021 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2021 vor Anpassung: 35,9 %).

WEITERE FINANZIELLE KENNZAHLEN

in Mio. €	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung in %
Gesamtinvestitionen¹	8.013	7.784	6.222	7.518	10.610	41,1
Abschreibungen	5.113	6.017	6.143	6.495	8.566	31,9
Free Cashflow Segment Automobile	2.713	2.567	3.395	6.354	11.071	74,2
Konzernumsatzerlöse²	96.855	104.210	98.990	111.239	142.610	28,2
Automobile	85.846	91.682	80.853	95.476	123.602	29,5
Motorräder	2.173	2.368	2.284	2.748	3.176	15,6
Finanzdienstleistungen ²	27.705	29.598	30.044	32.867	35.122	6,9
Sonstige Gesellschaften	6	5	3	5	8	60,0
Konsolidierungen ²	- 18.875	- 19.443	- 14.194	- 19.857	- 19.298	- 2,8
Konzernergebnis vor Finanzergebnis (EBIT)²	8.933	7.411	4.830	13.400	13.999	4,5
Automobile	6.182	4.499	2.162	9.870	10.635	7,8
Motorräder	175	194	103	227	257	13,2
Finanzdienstleistungen ²	2.172	2.312	1.721	3.701	3.163	- 14,5
Sonstige Gesellschaften	- 27	29	36	- 8	- 203	-
Konsolidierungen ²	431	377	808	- 390	147	-
Konzernergebnis vor Steuern (EBT)²	9.627	7.118	5.222	16.060	23.509	46,4
Automobile	6.977	4.467	2.722	11.805	18.918	60,3
Motorräder	169	187	100	228	269	18,0
Finanzdienstleistungen ²	2.143	2.272	1.725	3.753	3.205	- 14,6
Sonstige Gesellschaften	- 45	- 96	- 235	531	995	87,4
Konsolidierungen ²	383	288	910	- 257	122	-
Steuern auf das Konzernergebnis²	- 2.530	- 2.140	- 1.365	- 3.597	- 4.927	37,0
Ergebnis aus fortgeführten Geschäftsbereichen²	7.097	4.978	3.857	12.463	18.582	49,1
Ergebnis aus aufgegebenem Geschäftsbereich	- 33	44	-	-	-	-
Konzernjahresüberschuss/-fehlbetrag²	7.064	5.022	3.857	12.463	18.582	49,1
Ergebnis in € je Stammaktie/Vorzugsaktie²	10,60/10,62	7,47/7,49	5,73/5,75	18,77/18,79	27,31/27,33	45,5/45,5
Umsatzrendite vor Steuern^{2, 3} in %	9,9	6,8	5,3	14,4	16,5	14,6

¹ Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten, übrige immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen

² Die Zahlen für 2018 wurden aufgrund der Änderung von Bilanzierungsmethoden im Rahmen der Einführung des IFRS 16 angepasst ([Geschäftsbericht 2019, Textziffer \[6\]](#) im Konzernanhang).

³ Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen

WEITERE NICHTFINANZIELLE KENNZAHLEN

	2018	2019	2020	2021	2022	Veränderung in %
KONZERN						
Investitionen in Aus- und Weiterbildung (in Mio. €) ¹	373	370	279	389	416	6,9
SEGMENT AUTOMOBILE						
Auslieferungen nach Marken						
BMW ²	2.117.854	2.184.939	2.028.841	2.213.790	2.100.689	-5,1
MINI	364.101	347.465	292.582	302.138	292.922	-3,1
Rolls-Royce	4.194	5.100	3.756	5.586	6.021	7,8
Gesamt²	2.486.149	2.537.504	2.325.179	2.521.514	2.399.632	-4,8
Produktion nach Marken						
BMW ³	2.168.496	2.205.841	1.980.740	2.166.644	2.089.801	-3,5
MINI	368.685	352.729	271.121	288.713	286.265	-0,8
Rolls-Royce	4.353	5.455	3.776	5.912	6.239	5,5
Gesamt³	2.541.534	2.564.025	2.255.637	2.461.269	2.382.305	-3,2
Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug (in MWh) ^{4,5}	2,12	2,04	2,12	2,10	2,13	1,4
SEGMENT MOTORRÄDER						
Produktion						
BMW	162.687	187.116	168.104	187.500	215.932	15,2
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN						
Neuverträge mit Endkunden	1.908.640	2.003.782	1.845.271	1.956.514	1.545.490	-21,0

¹ Weiterbildung der Mitarbeiter und Zeitarbeitskräfte der BMW Group in den konsolidierten Gesellschaften weltweit. Datenerhebung über Direkterfassung der Teilnehmer sowie zu einem kleinen Teil über qualifizierte Hochrechnung. Die Daten umfassen auch E-Learning-Formate.

² Auslieferung einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Volkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (2018: 455.581 Automobile, 2019: 538.612 Automobile, 2020: 602.247 Automobile, 2021: 651.236 Automobile, 1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile).

³ Produktion einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Volkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (2018: 491.872 Automobile, 2019: 536.509 Automobile, 2020: 602.935 Automobile, 2021: 700.777 Automobile, 1. Januar bis 10. Februar 2022: 58.507 Automobile).

⁴ Effizienzkennzahl berechnet aus den absoluten Energieverbräuchen (bereinigt um KWK-Verluste) der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerke, ohne Auftragsfertigung)

⁵ Der Wert 2018 ist mit Limited Assurance geprüft.



Norbert Reithofer
Vorsitzender des Aufsichtsrats

BERICHT DES AUFSICHTSRATS

SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN UND AKTIONÄRE,

wir blicken zurück auf ein herausforderndes, aber dennoch erfolgreiches Jahr für die BMW Group. Der Krieg in der Ukraine bewegt uns alle als menschliche Tragödie. Wirtschaftlich hat er massive Auswirkungen nach sich gezogen und die Lieferketten stark beeinträchtigt. Hinzu kamen wiederholte Lockdowns in China und fort dauernde Engpässe bei der Halbleiterversorgung. Trotz dieser schwierigen geopolitischen und gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen hat sich die BMW Group im Wettbewerbsumfeld gut behauptet. Rund 2,4 Millionen verkaufte Fahrzeuge und der erfolgreiche Hochlauf bei den vollelektrischen Fahrzeugen zeigen: Ein attraktives Produktpotfolio ist die beste Antwort auf ein herausforderndes Umfeld.

Mit der Vorstellung unseres Visionsfahrzeugs BMW i Vision Dee auf der Consumer Electronics Show in Las Vegas sind wir stark in das Jahr 2023 gestartet. Dee steht für Digital Emotional Experience, eine neue Form der Interaktion zwischen Mensch und Fahrzeug, bei der reale Fahrfreude und virtuelle Welt nahtlos verschmelzen. Mit diesem Fahrzeug zeigen wir: BMW ist auch bei der Digitalisierung bereits in der Zukunft angekommen!

Für 2023 haben wir uns vorgenommen, den Kurs des profitablen Wachstums fortzusetzen und den Hochlauf der Elektromobilität weiter voranzutreiben. Wir sind überzeugt: Die Zukunft der BMW Group ist elektrisch, digital und zirkulär – und sie hat bereits begonnen!

Schwerpunkte der Tätigkeit des Aufsichtsrats im vergangenen Geschäftsjahr

Der Aufsichtsrat hat die ihm obliegenden Aufgaben im Geschäftsjahr 2022 mit großer Sorgfalt wahrgenommen:

Auf der Grundlage von ausführlichen Berichten des Vorstands haben wir die Geschäftsführung laufend und gründlich überwacht und den Vorstand bei der Leitung und der strategischen Weiterentwicklung des Unternehmens beratend begleitet. Unser besonderer Fokus lag dabei auf der fortschreitenden Elektrifizierung des Produktportfolios und auf der Umsetzung der Unternehmensstrategie in den Bereichen Digitalisierung und Nachhaltigkeit. Die Lage des Unternehmens haben wir im Aufsichtsratsplenum mit dem Vorstand in jeder der fünf Sitzungen (darunter zwei zweitägige Sitzungen) ausführlich erörtert und uns dabei besonders mit den aus der globalen Unsicherheit entstehenden Risiken und dem Risikomanagement befasst. Über Angelegenheiten von besonderer Bedeutung hat der Vorstand den Aufsichtsrat auch außerhalb der Sitzungen informiert. Zu wichtigen aktuellen Themen habe ich mich zwischen den Sitzungen mit dem Vorstandsvorsitzenden regelmäßig direkt ausgetauscht. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses stand mit dem Finanzvorstand und mit Vertretern des Abschlussprüfers auch außerhalb der Sitzungen im direkten Kontakt. Personalangelegenheiten und aufsichtsratsinterne Themen haben wir regelmäßig ohne den Vorstand behandelt.

Ein offener und konstruktiver Dialog kennzeichnete im Aufsichtsrat und in seinen Ausschüssen sowohl den Austausch unter den Aufsichtsratsmitgliedern als auch die Diskussionen zwischen den Mitgliedern des Aufsichtsrats und des Vorstands. Anhand vorab verteilter ausführlicher Unterlagen konnten sich die Mitglieder auf die in den Sitzungen behandelten Themen angemessen vorbereiten. Zusätzlich fanden vor den Aufsichtsratssitzungen regelmäßig getrennte Vorbesprechungen der Anteilseigner- und Arbeitnehmervertreter statt.

Im **Bericht zur Lage des Unternehmens** hat uns der Vorstand in jeder Sitzung über die aktuelle Geschäftsentwicklung der BMW Group informiert. Regelmäßiges Thema war dabei die Absatzentwicklung, differenziert nach Marken, Segmenten und Marktregionen sowie im Wettbewerbsvergleich und mit besonderem Fokus auf den Elektrofahrzeugen. Ein Überblick zu wesentlichen Finanzkennzahlen und zur Liquiditätssituation der BMW Group war ebenfalls fester Bestandteil dieser Berichte. Angesichts der weitreichenden Folgen des Kriegs in der Ukraine, einschließlich der Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit in Russland, und der coronabedingten wiederholten Lockdowns in China wurden wir regel-

mäßig über die aktuellen Entwicklungen, die Risiken für den Geschäftsverlauf und die Maßnahmen des Risikomanagements informiert. Auch der aktuelle Stand bei der Versorgung mit Halbleitern wurde in jeder Sitzung besprochen.

Ein weiterer wichtiger Fokus der Aufsichtsratsarbeit lag auf der **Unternehmensstrategie**. Der Vorstand hat uns diese ausführlich mit Schwerpunkt auf der automobilen Transformation in den Bereichen Elektrifizierung, Digitalisierung und Kreislaufwirtschaft erläutert und dabei die Bedeutung der NEUEN KLASSE als signifikanter Weitsprung in den Produkteigenschaften hervorgehoben. Besonders ausgeführt wurde die Strategie im Bereich Einkauf. Die zunehmenden Herausforderungen im Management der Lieferketten und die Weiterentwicklung in Richtung Technologie-Cluster standen dabei im Mittelpunkt. Besonders eingegangen wurde auf die Plattform Catena-X, die als unternehmensübergreifendes Netzwerk durch standardisierten Informations- und Datenaustausch die Versorgungssicherheit und das CO₂-Management in der Lieferkette verbessern soll. Auch die Wettbewerbssituation sowie ein Ausblick zum automatisierten Fahren waren Teil des Berichts. Im Rahmen der Ausführungen zur Nachhaltigkeit bekräftigte der Vorstand die ambitionierten CO₂-Ziele der BMW Group bis zum Jahr 2030.

Über aktuelle Themen und Projekte aus der Strategiearbeit und den Umsetzungsstatus der Strategie, auch im Hinblick auf ökologische Nachhaltigkeit, hat uns der Vorstand in jeder Sitzung informiert. Hierzu gehörten auch aktuelle Ereignisse im Unternehmen wie die Eröffnung des vollständig auf Elektromobilität ausgerichteten Werks Lydia in China, der Start der Produktion von Brennstoffzellensystemen im eigenen Kompetenzzentrum für Wasserstoff in München, die Markteinführung des vollelektrischen BMW iX1 sowie die Gründung der Initiative „Circular Republic“ in Kooperation mit der UnternehmerTUM GmbH zu allen Aspekten der Kreislaufwirtschaft.

Auch über weitere aktuelle Themen unterrichtete uns der Vorstand, wie die erfolgreiche Vorstellung der neuen BMW 7er-Reihe in Palm Springs, die Aktivitäten rund um die Jubiläen des Werks (100 Jahre) und des BMW Hochhauses (50 Jahre) in München, die Vorstellung des Spectre, des ersten vollelektrischen Rolls-Royce Modells, sowie die acht IQS Quality Awards für fünf Fahrzeugmodelle und drei Werke der BMW Group.

Wir haben uns wiederholt mit für das Unternehmen wichtigen Änderungen der gesetzlichen Rahmenbedingungen und Regulierungsvorhaben, insbesondere der CO₂-Flottenregulierung der EU unter dem Schlagwort „Fit for 55“ und der Abgasnorm Euro 7, befasst.

Der Aufsichtsrat hat auch die **Entwicklung wesentlicher strategischer Kooperationen** aufmerksam verfolgt. Besonders im Fokus stand dabei der Markt China mit dem Joint Venture BMW Brilliance Automotive, an dem die BMW Group mit Wirkung zum 11. Februar 2022 ihren Anteil auf 75 % erhöhen konnte, und der Kooperation mit Great Wall Motors zur Produktion eines vollelektrischen MINI. Der Vorstand hat uns in jeder Sitzung über den aktuellen Stand dieser Projekte informiert. Darüber hinaus wurden wir über die strategische Fokussierung bei YOUR NOW durch den Verkauf von SHARE NOW sowie über die Stärkung des Produktangebots der BMW Group im Luxussegment durch den Erwerb der Marke ALPINA unterrichtet.

Die **Entwicklung des Eigenkapitals** der BMW Group und Überlegungen des Vorstands zur möglichen Durchführung eines Aktienrückkaufs standen ebenfalls auf unserer Agenda. Auf der Grundlage der Erläuterungen des Vorstands haben wir dem Beschlussvorschlag an die Hauptversammlung zugestimmt, eine Ermächtigung zum Erwerb eigener Aktien zu erteilen. Zudem hat der Aufsichtsrat für bestimmte Fälle des Rückkaufs eigener Aktien einen Zustimmungsvorbehalt für den Aufsichtsrat festgelegt und die Zuständigkeit für die Entscheidung über eine solche Zustimmung auf den Prüfungsausschuss übertragen.

Die **Vorstandsvergütung** für das Geschäftsjahr 2022 hat der Aufsichtsrat in der Zielausprägung, der Maximalvergütung und der voraussichtlichen Höhe unter Berücksichtigung der Unternehmensentwicklung überprüft. Dabei wurde die Entwicklung der Vergütung der oberen Führungskräfte und der inländischen Mitarbeiter in der mehrjährigen Entwicklung berücksichtigt. Auf der Grundlage von Marktvergleichen eines externen unabhängigen Vergütungsberaters und mündlicher Beratung sind wir zu der Einschätzung gelangt, dass die an die Vorstandsmitglieder gezahlte Vergütung für das Geschäftsjahr 2021 sowie die Zielvergütung für 2022 angemessen sind. Nach gründlicher Vorbereitung durch den Personalausschuss haben wir im Dezember 2022 die Zielsetzungen für die variable Vergütung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2023 verabschiedet, die wir aus der Unternehmensplanung für 2023, der längerfristigen Unternehmensplanung und der Unternehmensstrategie abgeleitet haben. Detaillierte Informationen zur Vorstandsvergütung für das Geschäftsjahr 2022 finden Sie in unserem Vergütungsbericht.

Zudem standen **Schwerpunktthemen aus den verschiedenen Vorstandressorts** auf unserer Agenda. Ausführlich befassten wir uns mit der für bestimmte Regionen geplanten Neuaustrichtung des Vertriebs der BMW Group auf ein Agenturmodell. Dabei wurden uns die damit verfolgten Ziele, die Umsetzungsschritte und die Ausplanung für die europäischen Märkte erläutert. Der Markt Europa war auch Gegenstand eines vertieften Vertriebsberichts.

Im ausführlichen Risikobericht wurden uns die Strukturen des Risikomanagementsystems und die Kernelemente der Risikostrategie im Konzern dargelegt. Darüber hinaus wurden im Zusammenhang mit aktuellen Fokusthemen für die Bereiche Entwicklung, Einkauf, Produktion und Vertrieb verschiedene Szenarien sowie Maßnahmen zur Risikominimierung erörtert. Im Hinblick auf das Geschäftsfeld Finanzdienstleistungen hat uns der Vorstand Strategie, Geschäftsentwicklung, geschäftsspezifische Risiken und aktuelle Projekte vorgestellt. Auch wichtige Themen aus dem Konzernfinanzwesen standen auf unserer Agenda.

Wir haben uns mit den Strategien des Personalwesens und der Attraktivität der BMW Group als Arbeitgeber beschäftigt. Der Vorstand hat uns außerdem über den aktuellen Stand der Diversitätskonzepte im Unternehmen sowie der Zielerreichung bei der Erhöhung der Frauenanteile auf den verschiedenen Ebenen informiert.

Auch mit Status, Reifegrad und Weiterentwicklung des Compliance-Management-Systems im Unternehmen haben wir uns gründlich befasst. Der Chief Compliance Officer stellte uns in seinem Jahresbericht wesentliche Entwicklungsschritte des BMW Group Compliance-Management-Systems vor und erläuterte einzelne Projekte, zu denen insbesondere die Umsetzung des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes gehörte.

Nach der im Zuge der COVID-19-Pandemie im Dezember 2021 erteilten Zustimmung zur virtuellen Ausplanung der ordentlichen Hauptversammlung 2022 stimmte der Aufsichtsrat im März 2022 dem vom Vorstand vorgeschlagenen detaillierten Konzept zu. Im Dezember 2022 hat der Aufsichtsrat, insbesondere im Hinblick auf die höhere Planungssicherheit und den geringeren Ressourcenverbrauch, auch für die ordentliche Hauptversammlung 2023 einer virtuellen Durchführung zugestimmt. Dabei wird die Ausübung der Aktionärsrechte an das Format einer Präsenzversammlung angeglichen.

Mit Investorenvertretern führe ich regelmäßig Gespräche über aufsichtsratsspezifische Themen. Im abgelaufenen Jahr waren Corporate-Governance-Fragen wie Besetzungsziele des Aufsichtsrats, der Vergütungsbericht und die Ausgestaltung der Hauptversammlung Gegenstand der Gespräche. Die Aufsichtsratstätigkeit in Bezug auf die Unternehmensstrategie, insbesondere im Hinblick auf die Nachhaltigkeitszielsetzungen, bildete einen weiteren Schwerpunkt.

Ausführlich hat sich der Aufsichtsrat mit der **längerfristigen Planung zur Geschäftsentwicklung** beschäftigt. Mit Fokus auf der Transformation zu nachhaltiger Mobilität hat der Vorstand die Planung für die verschiedenen Segmente und die ambitionierten langfristigen Ziele dargestellt. Die zentralen Zielsetzungen eines profitablen Wachstums in allen Segmenten sowie des Wachstums bei den vollelektrischen Modellen wurden begrüßt. Auch die Finanzplanung sowie eine Szenarienbetrachtung zu Chancen und Risiken für das Segment Automobile waren Teil der Berichterstattung. Nach gründlicher Prüfung hat der Aufsichtsrat der Planung des Vorstands zugestimmt.

Die **Planung für die Geschäftsentwicklung** im Geschäftsjahr 2023 hat uns der Vorstand im Dezember vorgestellt. Nach eingehender Erörterung, auch der besonderen Herausforderungen angesichts der unsicheren und volatilen Gesamtlage, mit dem Vorstand haben wir dazu ebenfalls unsere Zustimmung gegeben.

Auf der Grundlage der Neufassung des Deutschen Corporate Governance Kodex haben wir unsere **Corporate Governance** weiterentwickelt und insbesondere das Kompetenzprofil des Aufsichtsrats überarbeitet. Die daraus abgeleitete Qualifikationsmatrix mit den individualisierten Kompetenzfeldern der Aufsichtsratsmitglieder finden Sie in der Erklärung zur Unternehmensführung auf der Internetseite der BMW Group. Nach einer Selbstüberprüfung sind wir zu dem Ergebnis gelangt, dass der Aufsichtsrat in seiner Zusammensetzung zum 31. Dezember 2022 die Zielsetzungen aus dem Diversitätskonzept und dem Kompetenzprofil voll erfüllt.

Aufgrund der großen Bedeutung von Nachhaltigkeitsthemen haben wir die Aufgaben des Prüfungsausschusses und des Präsidiums in dieser Hinsicht in unserer Geschäftsordnung präzisiert.

In der Entsprechenserklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex vom Dezember 2022 haben Vorstand und Aufsichtsrat bestätigt, den Empfehlungen des Kodex in der Fassung vom 16. Dezember 2019 ohne Ausnahme entsprochen zu haben. Die Empfehlungen der Neufassung des Kodex vom 28. April 2022 werden wir ebenfalls vollständig befolgen.

Die Aufsichtsratsmitglieder haben sich 2022 mit Unterstützung des Unternehmens zu verschiedenen Themen fortgebildet: Im März haben wir mit Vertretern des Abschlussprüfers, der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft (PwC), aktuelle und künftig anwendbare Rahmenwerke für die nichtfinanzielle Berichterstattung und die Auswirkungen der EU-Taxonomie vertieft. Bei unserer zweitägigen Sitzung im Juli haben wir uns im Werk Dingolfing, dem größten Werkstandort der BMW Group in Europa, unter anderem einen Einblick in die digitale, KI-gestützte Fabrikplanung („BMW iFACTORY“) verschafft. Dabei wurden uns die Kernpunkte des Konzepts „Lean, Green, Digital“ für eine nachhaltige und digitale Produktion erläutert.

Im September haben wir uns, angeregt durch den Impulsbeitrag eines externen Sprechers zur Zukunft der E-Mobilität aus der Sicht eines Energieunternehmens und Netzbetreibers, mit den Herausforderungen bei der Energieversorgung und dem Ausbau der Ladeinfrastruktur in Deutschland auseinandersetzt. Zudem konnten die Mitglieder des Aufsichtsrats in der BMW und MINI Driving Academy in Maisach verschiedene Fahrzeuge mit unterschiedlichen Antriebsarten selbst testen. Ergänzend wurden uns Architektur, Design, Anzeige- und Bedienkonzept sowie weitere Innovationen in der NEUEN KLASSE präsentiert. Mit einem externen, mit dem Automobilsektor vertrauten Kapitalmarktexperten haben wir schließlich im Dezember über die Wahrnehmung der BMW Group am Kapitalmarkt diskutiert.

Das **Onboarding-Programm** für neue Aufsichtsratsmitglieder wurde 2022 fortgeführt. Vertreter der Fachbereiche des Unternehmens geben neuen Mitgliedern darin einen Einblick in wesentliche Geschäftsbereiche und Planungsprozesse der BMW Group. Außerdem erhalten die neuen Aufsichtsratsmitglieder eine Einführung in die laufende Aufsichtsratsarbeit.

Die **Wirksamkeit der Arbeit im Aufsichtsrat** und in den Ausschüssen haben wir Ende 2022 mithilfe eines Fragebogens überprüft. Die Ergebnisse der Umfrage haben wir in der Sitzung behandelt. Die Zusammenarbeit innerhalb des Aufsichtsrats und mit dem Vorstand wurde einhellig als konstruktiv und vertrauensvoll beurteilt. Einige Anregungen zur Vertiefung bestimmter Themen und einzelner Aspekte der Strategie des Unternehmens zur Nachhaltigkeit, wie etwa der Wasserstofftechnologie oder der nachhaltigen Energieerzeugung an einem BMW Standort, werden wir im laufenden Geschäftsjahr aufgreifen.

Bei seinen Beratungen und Entscheidungen trägt der Aufsichtsrat Sorge, dass Interessenkonflikte vermieden werden. Im vergangenen Geschäftsjahr wurden weder Interessenkonflikte angezeigt noch waren solche erkennbar.

Aus der Arbeit des Präsidiums und der Ausschüsse

Der Aufsichtsrat hat ein Präsidium und vier Ausschüsse gebildet. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses, Herr Dr. Bock, und ich haben jeweils in der folgenden Aufsichtsratsitzung ausführlich über die Arbeit im Präsidium und in den Ausschüssen berichtet. Weitere Informationen zu Aufgaben, Besetzung und Arbeitsweise von Präsidium und Ausschüssen finden Sie in der Erklärung zur Unternehmensführung auf unserer Internetseite.

Das **Präsidium** hat, soweit nicht ein Ausschuss zuständig war, in seinen vier Sitzungen die Themen der Plenarsitzungen in Zusammenarbeit mit Vorstand und Bereichsleitern inhaltlich vorbereitet und dabei Anregungen für die Berichterstattung im Aufsichtsrat gegeben.

Der **Prüfungsausschuss** hielt acht Sitzungen ab.

Im Februar und März 2022 standen die Vorbereitung der Bilanzsitzung des Aufsichtsrats und die Prüfung der Rechnungslegung für das Geschäftsjahr 2021 im Vordergrund. Nach Überprüfung der Unabhängigkeit empfahl der Ausschuss dem Aufsichtsratsplenum, der Hauptversammlung 2022 PwC als Abschlussprüfer vorzuschlagen. Für Ausschluss- oder Befangenheitsgründe oder für eine Gefährdung der Unabhängigkeit des Abschlussprüfers bestanden keine Anhaltspunkte.

Der Prüfungsausschuss bewertete das Honorarangebot von PwC für die Prüfung des Jahres- und Konzernabschlusses und des BMW Group Berichts 2022 sowie für die prüferische Durchsicht des Halbjahresberichts 2022 als dem Aufgabenumfang angemessen und erteilte PwC nach der Wahl durch die Hauptversammlung im Mai 2022 die entsprechenden Aufträge. Der Ausschuss legte zudem ergänzende Prüfungsschwerpunkte fest. Die Erbringung von Nichtprüfungsleistungen durch PwC hat der Ausschuss in dem erforderlichen Umfang genehmigt. Über solche Leistungen ließen wir uns regelmäßig berichten. Mit der Qualität der Abschlussprüfung hat sich der Prüfungsausschuss mehrfach in seinen Sitzungen gründlich befasst. Er ließ sich insbesondere durch den zuständigen Fachbereich über die Erfahrungen im Konzern mit der Abschlussprüfung für das Geschäftsjahr 2021 und die Ergebnisse der in diesem Zusammenhang konzernintern durchgeföhrten Umfrage berichten. Auf der Grundlage dieses Berichts, der Ausführungen des Abschlussprüfers zu qualitätsichernden Maßnahmen und seiner eigenen Erfahrungen mit dem Abschlussprüfer ist der Prüfungsausschuss zu der Einschätzung gelangt, dass die Prüfung durch PwC ein hohes Qualitätsniveau aufweist.

Die zusammengefasste nichtfinanzielle Erklärung der BMW AG und des Konzerns für das Geschäftsjahr 2021 haben wir als Bestandteil des BMW Group Berichts ebenfalls geprüft. Auch dazu erläuterten uns die Vertreter von PwC die Ergebnisse ihrer Prüfung. Für das Geschäftsjahr 2022 haben wir erneut PwC beauftragt, die nichtfinanzielle (Konzern-)Erklärung mit dem Maßstab „Limited Assurance“ zu prüfen, soweit sie die Teile innerhalb des Lageberichts betrifft, die nicht mit dem Maßstab „Reasonable Assurance“ geprüft werden. Der Prüfungsausschuss hat außerdem PwC beauftragt, den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 über die gesetzlich vorgesehene formelle Prüfung hinaus auch inhaltlich zu prüfen.

Die Quartalsmitteilungen wurden uns im Prüfungsausschuss jeweils vor ihrer Veröffentlichung durch den Vorstand vorgestellt und diskutiert. An der Erörterung des Halbjahresfinanzberichts Anfang August 2022 nahmen auch Vertreter des Abschlussprüfers teil.

Der Prüfungsausschuss hat sich außerdem mit der Entwicklung des Eigenkapitals der BMW Group und einem vom Vorstand vorgeschlagenen Aktienrückkaufprogramm 2022/2023 befasst. Auf der Grundlage der vom Aufsichtsrat dafür übertragenen Zuständigkeit hat der Prüfungsausschuss im Juni dem Programm seine Zustimmung erteilt.

Wir haben uns im Prüfungsausschuss mit der Wirksamkeit und Angemessenheit des Internen Kontrollsysteins, einschließlich der internen Revision und des Compliance-Management-Systems, sowie des Risikomanagementsystems beschäftigt. Besonderes Augenmerk haben wir auf die aktuelle Risikosituation und die Bewertung von Risikoszenarien gelegt. Die Weiterentwicklung des Internen Kontrollsysteins für die nichtfinanzielle Rechnungslegung im Hinblick auf nachhaltigkeitsbezogene Ziele verfolgen wir regelmäßig. Die wesentlichen Ergebnisse der von der Konzernrevision durchgeföhrten internen Prüfungen und die weitere Prüfungsplanung haben wir uns ebenfalls erläutern lassen. Der Chief Compliance Officer der BMW Group informierte uns über die Weiterentwicklung des Compliance-Management-Systems entlang strategischer Fokusthemen sowie über die Umsetzung operativer Maßnahmen und die weitere Planung. Auch zum Status des Tax and Customs Control System ließen wir uns vom zuständigen Bereichsleiter Bericht erstatten. Der Chefsyndikus hat uns über wichtige Rechtsstreitigkeiten und Verfahren informiert. Außerdem ließen wir uns über wichtige Themen der Produktqualität berichten.

Im Rahmen des Berichts über die Prüfung außerbörslicher Derivate der BMW AG im Geschäftsjahr 2021 wurde dem Prüfungsausschuss durch den Abschlussprüfer die Wirksamkeit des bei der BMW AG bestehenden Systems zur Einhaltung der regulatorischen Anforderungen der European Market Infrastructure Regulation bestätigt.

Der Entscheidung des Vorstands, das Grundkapital der Gesellschaft gemäß § 4 Ziffer 5 der Satzung (Genehmigtes Kapital 2019) um 1.439.975 € zu erhöhen und eine entsprechende Anzahl neuer, auf den Inhaber lautender Vorzugsaktien ohne Stimmrecht für die Zwecke eines Mitarbeiteraktienprogramms auszugeben, stimmte der Prüfungsausschuss zu.

Der **Personalausschuss** befasste sich als vorbereitendes Gremium in seinen vier Sitzungen schwerpunktmäßig mit der Vorstandsvergütung und der Nachfolgeplanung für den Vorstand. Der Ausschuss hat die Angemessenheit der Vorstandsvergütung für die Geschäftsjahre 2021 und 2022 überprüft und sich eingehend mit der Ermittlung der Ergebnis- und Leistungsfaktoren für die Vorstandsvergütung 2021 und 2022 befasst. Auch die Zielfestlegungen für das Geschäftsjahr 2023 waren Gegenstand der Beratungen. Darüber hinaus hat der Personalausschuss eine Wiederbestellung und eine Neubesetzung vorbereitet. Außerdem hat das Gremium einen Beschluss über die Genehmigung von Organkrediten und -geschäften der BMW Bank GmbH neu gefasst. Auch ein Wechsel des externen Vergütungsberaters wurde vorbereitet.

Der **Nominierungsausschuss** tagte im Geschäftsjahr 2022 einmal. Unter Berücksichtigung des Deutschen Corporate Governance Kodex und der vom Aufsichtsrat beschlossenen Besetzungsanforderungen erörterte er die Besetzung des Aufsichtsrats auf Anteilseignerseite und verabschiedete eine Empfehlung für den Wahlvorschlag des Aufsichtsrats an die Hauptversammlung 2023.

Der gesetzlich vorgesehene **Vermittlungsausschuss** musste im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht zusammentreten.

Besetzung des Vorstands

Im Vorstand gab es im Geschäftsjahr 2022 keine Veränderungen. In einem Fall hat der Aufsichtsrat eine Mandatsverlängerung beschlossen.

Besetzung des Aufsichtsrats, des Präsidiums und der Ausschüsse

Auf Seiten der Anteilseignervertreter gab es im vergangenen Jahr keine Veränderungen im Aufsichtsrat. Die Hauptversammlung wählte Herrn Dr. Heinrich Hiesinger für eine weitere Amtszeit von rund vier Jahren zum Mitglied des Aufsichtsrats.

Bei den Arbeitnehmervertretern sind Herr Werner Zierer zum 31. März 2022 und Herr Dr. Thomas Wittig (als Vertreter der leitenden Angestellten) zum 31. Mai 2022 jeweils im Zusammenhang mit ihrem Eintritt in den Ruhestand aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden. Wir danken beiden Herren für die vertrauliche Zusammenarbeit. Herrn Zierer möchten wir darüber hinaus für seine engagierte Mitarbeit über mehr als 20 Jahre, Herrn Dr. Wittig für seine sachkundige Unterstützung als Experte auf dem Gebiet der Finanzen danken. Für die jeweils verbleibende Mandatszeit wurde für Herrn Zierer Herr André Mandl, Betriebsratsvorsitzender des Werks Regensburg, und für Herrn Dr. Wittig Herr Gerhard Kurz, Leiter des Bereichs „Einkauf, Qualitätsmanagement Antrieb“ bei der BMW AG, durch Gerichtsbeschluss zum Nachfolger bestellt.

Zum Ablauf des Jahres 2022 ist außerdem der langjährige erste stellvertretende Vorsitzende unseres Aufsichtsrats und Vorsitzende des Gesamtbetriebsrats der BMW AG, Herr Manfred Schoch, aus dem Aufsichtsrat ausgeschieden und in den Ruhestand getreten. Herr Schoch gehörte dem Aufsichtsrat seit 1988 an und hat die Arbeit des Aufsichtsrats über diesen langen Zeitraum durch seine unternehmerische Weitsicht, seine inhaltliche Kompetenz und seinen Einsatz für das Wohl des Unternehmens und der Arbeitnehmer entscheidend mitgeprägt. Ihm danken wir in besonderer Weise für seine Lebensleistung.

Im Zuge der Erweiterung des Prüfungsausschusses wurden im September Frau Rachel Empey und Frau Dr. Dominique Mohabeer in den Prüfungsausschuss gewählt. Dadurch haben wir die Finanzkompetenz und die Diversität ebenso wie die Unabhängigkeit in diesem Gremium weiter gestärkt. Eine Übersicht zur Besetzung des Aufsichtsrats und seiner Gremien finden Sie in der Erklärung zur Unternehmensführung auf unserer Internetseite, auf der Sie auch die Lebensläufe der Aufsichtsratsmitglieder einsehen können.

Individualisierte Offenlegung der Sitzungsteilnahme

Die Teilnahmequote bei den Sitzungen des Aufsichtsrats lag bei 100 %, bei den Sitzungen der Ausschüsse und des Präsidiums bei jeweils 97 %. Die Sitzungen fanden in Präsenzform statt, wobei einzelne Mitglieder in begründeten Ausnahmefällen virtuell teilnahmen. Drei Sitzungen des Prüfungsausschusses zu den Quartalszahlen wurden als hybride

Sitzungen abgehalten, indem plangemäß einzelne Mitglieder per Telefon bzw. Video zugeschaltet wurden. Die nachfolgende Tabelle legt die Teilnahme in individualisierter Form offen:

Mitglieder des Aufsichtsrats	Sitzungen		Teilnahme		Teilnahme in %	
	Plenum	Präsidium/ Ausschüsse	Plenum	Präsidium/ Ausschüsse	Plenum	Präsidium/ Ausschüsse
Norbert Reithofer	5	17	5	14	100	82 ⁸
Manfred Schoch ⁷	5	16	5	16	100	100
Stefan Quandt	5	17	5	17	100	100
Stefan Schmid	5	16	5	16	100	100
Kurt Bock	5	17	5	17	100	100
Christiane Benner	5	-	5	-	100	-
Marc Bitzer	5	-	5	-	100	-
Bernhard Ebner	5	-	5	-	100	-
Rachel Empey ⁶	5	2	5	2	100	100
Heinrich Hiesinger	5	-	5	-	100	-
Johann Horn	5	-	5	-	100	-
Susanne Klatten	5	1	5	1	100	100
Jens Köhler	5	-	5	-	100	-
Gerhard Kurz ⁵	3	-	3	-	100	-
André Mondl ³	4	-	4	-	100	-
Dominique Mohabeer ⁶	5	2	5	2	100	100
Anke Schäferkordt	5	-	5	-	100	-
Christoph M. Schmidt	5	-	5	-	100	-
Vishal Sikka	5	-	5	-	100	-
Sibylle Winkel ¹	5	-	5	-	100	-
Thomas Wittig ⁴	2	-	2	-	100	-
Werner Zierer ²	1	-	1	-	100	-

¹ Mitglied des Aufsichtsrats seit 4. Januar 2022

² Mitglied des Aufsichtsrats bis 31. März 2022

³ Mitglied des Aufsichtsrats seit 4. April 2022

⁴ Mitglied des Aufsichtsrats bis 31. Mai 2022

⁵ Mitglied des Aufsichtsrats seit 11. Juli 2022

⁶ Mitglied des Prüfungsausschusses seit 1. Oktober 2022

⁷ Mitglied des Aufsichtsrats bis 31. Dezember 2022

⁸ an einem Sitzungstag mit drei Sitzungen krankheitsbedingt verhindert

Prüfung der Rechnungslegung und des Gewinnverwendungsvorschlags

Als Abschlussprüfer für das Geschäftsjahr 2022 war PwC bestellt. PwC hat zunächst den verkürzten Konzernzwischenabschluss und Konzernzwischenlagebericht für das erste Halbjahr des Geschäftsjahres 2022 einer prüferischen Durchsicht unterzogen und die Ergebnisse dieser Durchsicht dem Prüfungsausschuss erläutert. Es wurden keine Sachverhalte festgestellt, die zu der Annahme veranlasst hätten, dass der verkürzte Konzernzwischenabschluss oder der Konzernzwischenlagebericht in wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den maßgeblichen Vorschriften aufgestellt wurden.

Den vom Vorstand am 7. März 2023 aufgestellten Jahresabschluss und den Konzernabschluss der Gesellschaft zum 31. Dezember 2022 mit dem zusammengefassten Lagebericht hat PwC geprüft und jeweils mit einem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehen. Diese Bestätigungsvermerke wurden für das vierte Geschäftsjahr in Folge durch die Wirtschaftsprüferin Frau Petra Justenhoven und erstmals durch Herrn Michael Popp als für die Auftragsdurchführung verantwortlichen Wirtschaftsprüfer unterzeichnet.

In seiner Sitzung am 1. März 2023 hat der Prüfungsausschuss zunächst die vorläufige Fassung des Jahres- und Konzernabschlusses und des mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlageberichts, einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen (Konzern-)Erklärung und der Angaben zur EU-Taxonomie, sowie die Entwurfsfassung der Prüfungsberichte des Abschlussprüfers eingehend behandelt.

Unverzüglich nach der Aufstellung hat der Vorstand den Jahres- und Konzernabschluss für das Geschäftsjahr 2022 und den mit dem Lagebericht zusammengefassten Konzernlagebericht, einschließlich der zusammengefassten nichtfinanziellen (Konzern-)Erklärung, dem Aufsichtsrat vorgelegt. Auch die Prüfungsberichte des Abschlussprüfers wurden dem Aufsichtsrat umgehend zur Verfügung gestellt. Zur eingehenden Vorbereitung wurden diese Dokumente dem Aufsichtsrat vorab bereits im Entwurf übermittelt.

In seiner Sitzung am 8. März 2023 hat der Prüfungsausschuss diese Unterlagen sorgfältig geprüft und erörtert, bevor sie im Aufsichtsratsplenum am 9. März 2023 eingehend behandelt wurden.

In den jeweiligen Sitzungen erläuterte der Vorstand dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat ausführlich die vorgelegten Berichtsunterlagen. Die Vertreter des Abschlussprüfers stellten die wesentlichen Ergebnisse ihrer Prüfung vor und beantworteten Fragen der Ausschuss- und Aufsichtsratsmitglieder auch in Abwesenheit des Vorstands. Vertieft behandelt wurden sowohl im Prüfungsausschuss als auch im Aufsichtsrat die besonders

wichtigen Prüfungssachverhalte (Key Audit Matters) und die darauf bezogenen Prüfungs-handlungen.

Die Vertreter des Abschlussprüfers bestätigten, dass das vom Vorstand eingerichtete Risiko-managementsystem geeignet ist, Entwicklungen frühzeitig zu erkennen, die den Fort-bestand der Gesellschaft gefährden könnten, und dass keine wesentlichen Schwächen des Internen Kontrollsysteins und Risikomanagementsystems bezogen auf den Rechnungs-legungsprozess festgestellt wurden. Während der Abschlussprüfung haben die Prüfer auch keine Tatsachen festgestellt, die der Entsprechenserklärung gemäß § 161 AktG von Vor-stand und Aufsichtsrat widersprechen.

Nach eigener gründlicher Überprüfung im Prüfungsausschuss und im Aufsichtsratsple-num hat sich der Aufsichtsrat dem Ergebnis der Abschlussprüfung angeschlossen. Es sind nach dem abschließenden Ergebnis dieser Prüfung keine Einwendungen zu erheben. In unserer Sitzung am 9. März 2023 haben wir den vom Vorstand für das Geschäftsjahr 2022 aufgestellten Jahresabschluss sowie den Konzernabschluss der Gesellschaft daraufhin gebilligt. Der Jahresabschluss 2022 ist damit festgestellt.

Auch den Vorschlag des Vorstands, den Bilanzgewinn für die Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 8,50 € pro dividendenberechtigter Stammaktie und 8,52 € pro dividenden-berechtigter Vorzugsaktie zu verwenden und den verbleibenden Betrag in die anderen Ge-winnrücklagen einzustellen, haben wir im Prüfungsausschuss und im Aufsichtsrat geprüft. Wir halten diesen Vorschlag für angemessen und schließen uns diesem an.

Den Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr 2022 hat der Aufsichtsrat nach Vorbereitung im Prüfungsausschuss mit dem Vorstand gemäß § 162 AktG gemeinsam erstellt. Auf der Grundlage eines Auftrags des Prüfungsausschusses hat PwC den Vergütungsbericht inhaltlich geprüft, dem Prüfungsausschuss und dem Aufsichtsrat über die Ergebnisse dieser Prüfung berichtet und bestätigt, dass der Vergütungsbericht in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des § 162 AktG entspricht.

Auch die zusammengefasste nichtfinanzielle (Konzern-)Erklärung zum 31. Dezember 2022 haben der Prüfungsausschuss und der Aufsichtsrat gründlich geprüft. Nach ausführlicher Erläuterung durch den Vorstand stellten Vertreter des Prüfers PwC wesentliche Ergebnisse ihrer Prüfung vor und beantworteten ergänzende Fragen der Aufsichtsratsmitglieder. Die Prüfung seitens PwC mit dem Maßstab „Limited Assurance“ bezogen auf die Teile innerhalb des Lageberichts und bestimmte Nachhaltigkeitsangaben des BMW Group Berichts, die

keiner Prüfung mit dem Prüfungsmaßstab „Reasonable Assurance“ unterzogen wurden, wurde mit der Erteilung eines uneingeschränkten Vermerks abgeschlossen, zum ersten Mal unterzeichnet von Herrn Wirtschaftsprüfer Michael Popp und zum zweiten Mal von Frau Wirtschaftsprüferin Nicolette Behncke. Der Aufsichtsrat hat die zusammengefasste nicht-finanzielle (Konzern-)Erklärung des Vorstands zustimmend zur Kenntnis genommen. Nach vorbereitender Behandlung im Präsidium und eigener Prüfung hat der Aufsichtsrat auch der vom Vorstand vorgelegten Erklärung zur Unternehmensführung zugestimmt.

Dank des Aufsichtsrats

Unter erneut besonders herausfordernden Umständen haben Vorstand und Belegschaft mit hohem Engagement beachtliche Erfolge erzielt und unser Unternehmen auf dem Weg der automobilen Transformation weiter vorangebracht. Hierfür möchten wir den Mitglie-dern des Vorstands und allen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern der BMW Group weltweit unseren Dank und unsere Anerkennung aussprechen.

Wir sind zuversichtlich, dass der Vorstand und die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit ihrem Willen zur Bestleistung und ihrer Innovationskraft die Führungsposition der BMW Group auf dem Feld nachhaltiger und digitaler Mobilität weiter ausbauen werden.

München, März 2023

Für den Aufsichtsrat

Norbert Reithofer

Vorsitzender des Aufsichtsrats

VORWORT DES VORSTANDS- VORSITZENDEN

**SEHR GEEHRTE AKTIONÄRINNEN
UND AKTIONÄRE, MEINE DAMEN UND HERREN!**

Die BMW Group – we move body, heart and mind.

Im letzten Jahr habe ich Ihnen unseren „Nordstern“ vorgestellt. Er gibt uns eine Identität und Richtung und beschreibt: „Warum existieren wir als Unternehmen?“ We move body, heart and mind. Dieser Anspruch beinhaltet auch unseren wirksamen Beitrag – unseren Impact – für die Gesellschaft als ein auf Werten basierendes und Werte generierendes Unternehmen. Wir liefern, was wir versprechen. Das dürfen Sie auch künftig von Ihrem Unternehmen erwarten. Und das macht Ihr Unternehmen aus. Mit fünf Thesen erläutere ich im ersten Teil meines Vorworts unseren Anspruch. Im zweiten Teil zeige ich auf: Wie stellt sich Ihr Unternehmen für die Zukunft auf? Was haben wir vor?

Das ist Ihnen wichtig. Die BMW Group soll für Sie ein attraktives und zukunftsgerichtetes Investment bleiben.



Oliver Zipse
Vorsitzender des Vorstands

Erstens: Sie investieren in ein Unternehmen, das profitabel wächst und Marktanteile gewinnt.

Die BMW Group bleibt in der Erfolgsspur. So kennen Sie Ihr Unternehmen. Und das gilt auch im Jahr 2022. Insgesamt haben wir rund 2,4 Mio. Automobile verkauft. Das ist ein sehr gutes Ergebnis, auch wenn die Zahl leicht unter dem Vorjahr liegt. Der weltweite Marktanteil von BMW und MINI bleibt trotz der geopolitischen Herausforderungen stabil bei 3,4 %. Neue Bestwerte haben unsere Marken Rolls-Royce und BMW Motorrad eingefahren: über 6.000 Fahrzeuge unserer Luxusmarke; fast 203.000 Motorräder und Scooter. Das bedeutet: Platz 1 für BMW Motorrad im globalen Premiumsegment. Pünktlich zu ihrem 50. Geburtstag hat unsere BMW M GmbH ebenfalls ein Rekordjahr gemeldet. Und das meistverkaufte BMW M Modell ist der vollelektrische BMW i4 M50.

Für uns ist der Hochlauf der vollelektrischen Fahrzeuge in unserem Produktangebot entscheidend. Rund 216.000 verkaufte BEV – das sind mehr als doppelt so viele wie im Vorjahr. Das hatten wir versprochen. Und auch damit senden wir ein Signal unserer Entschlossenheit an den Wettbewerb: BMW führt das weltweite Premiumsegment weiter an! Nach WLTP haben wir den CO₂-Ausstoß unserer Neuwagenflotte in der EU gegenüber dem Vorjahr um 9,4 % gesenkt auf 105,0 Gramm CO₂ je Kilometer und den Flottenzielwert der EU27+2 sogar um 22,5 Gramm CO₂ je Kilometer unterschritten.

Ihr Unternehmen verfügt über eine robuste Kapitalstruktur, ist auch im volatilen Umfeld profitabel und kann deshalb in die eigene Zukunft investieren. Im Geschäftsjahr 2022 liegt unsere EBIT-Marge im Segment Automobile in unserem langfristig definierten Zielkorridor von 8 bis 10 %. Unser Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. haben wir nach der Mehrheitsübernahme im vergangenen Jahr erstmals im Konzernabschluss vollkonsolidiert. Dadurch ist Ihr Unternehmen bei Umsatz und Belegschaft in eine neue Dimension gewachsen. Rund 150.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leben nun gemeinsam den „BMW Spirit“ – auf sechs Kontinenten an 31 Standorten für Produktion und in 17 Ländern Forschung und Entwicklung sowie an 41 Standorten für Vertrieb und Finanzdienstleistungen.

Zweitens: Sie investieren in ein Unternehmen, das durch vielschichtige Herausforderungen noch resilenter wird.

Ein Jahr im Taskforce-Modus – so könnte man das Jahr 2022 in weiten Teilen beschreiben. Unser Umfeld war geprägt von unerwarteten Ereignissen und tiefgreifenden Herausforderungen. Jede für sich besaß das Potenzial, unsere gesetzten Ziele zu gefährden. Wir haben – wie schon oft in unserer Geschichte – auf unsere innere Stärke vertraut. Das heißt: Wir lernen aus Krisen und gehen gestärkt daraus hervor.

Heute können wir selbstbewusst feststellen: Die erste andauernde weltweite Pandemie haben wir als Unternehmen mit Augenmaß bewältigt. Für mögliche künftige Ereignisse sind wir noch besser gewappnet. Maximale Flexibilität und unsere tragfähige Beziehung zu den Lieferanten haben uns durch die schwierige Versorgungslage bei Halbleitern und Kabelbäumen geführt. Für die angespannte Energielage planen wir in Szenarien und sind auch hier vorbereitet. Wir wissen: Mit Komplexität können wir umgehen. Wir legen den Schalter schnell um, wenn die Lage dies erfordert. Am Ende haben die vielschichtigen Herausforderungen Ihr Unternehmen noch ein Stück resilenter gemacht und unseren internen Zusammenhalt weiter gefestigt. Trotzdem bleiben wir – und darauf kommt es uns an – zu jeder Zeit fokussiert auf unserem Zukunftskurs.

Diese Beidhändigkeit aus kurzfristigen Anpassungen und langfristiger Konstanz und Konsequenz in unserer Ausrichtung und Performance zeichnet Ihr Unternehmen aus.

„Die vielschichtigen Herausforderungen haben Ihr Unternehmen noch ein Stück resilenter gemacht. Wir lernen aus Krisen und gehen gestärkt daraus hervor.“

Drittens: Sie investieren in ein Unternehmen, das große Innovationsprünge mutig umsetzt und sich selbst neu erfindet.

Mit wegweisenden Innovationen hat die BMW Group die individuelle Mobilität immer wieder in neue Sphären überführt. Auch sie selbst verändert sich dadurch von Grund auf. Anders gesagt: Transformation steckt tief in unserem Erfahrungsschatz. Denken Sie an die drei zentralen Wendepunkte der BMW Geschichte: den Wandel vom Motorenproduzenten auf die Straße mit dem ersten BMW Motorrad vor genau 100 Jahren, die Entwicklung unseres unverwechselbaren und stilprägenden Automobilprogramms in den 1930er-Jahren und nicht zuletzt die Wiederentdeckung der sportlichen Mittelklasse Anfang der 1960er-Jahre. Jeder Meilenstein hat Ihr Unternehmen maßgeblich vorangebracht – und prägt und trägt die BMW Group bis heute.

2025 machen wir wieder einen großen Sprung. Dann startet die NEUE KLASSE. Dieser Tipping Point wird erneut einen für BMW typischen Wandel einleiten: ein neues Produktangebot, ein neues Mindset, ein neues Unternehmen. Unsere Visionsfahrzeuge geben bereits einen Ausblick darauf. Wir machen die individuelle Mobilität elektrisch, digital und zirkulär. Das bedeutet für uns: NEXT LEVEL MOBILITY.

Der BMW i Vision Circular demonstriert die Möglichkeiten der Kreislaufwirtschaft. Auf der CES in Las Vegas haben wir Anfang Januar 2023 unseren BMW i Vision Dee vorgestellt. Dieses Visionsfahrzeug begeistert die weltweiten Medien genauso wie die Digital Natives – und das nicht nur mit dem Farbfeuerwerk im Exterieur aus 32 Farben dank der E Ink-Technologie. Reale Fahrfreude und Augmented Reality fließen nahtlos in einem revolutionären Head-Up Display über die gesamte Frontscheibe ineinander. Dieses neue Erleben von Mobilität ist eben nicht Science-Fiction. Mit dem „BMW Panoramic Vision“ kommt in den Fahrzeugen der NEUEN KLASSE schon bald eine Serienableitung dieser Technologie zum Einsatz. Seien Sie gespannt!

Viertens: Sie investieren in ein Unternehmen, das langfristig denkt und immer den eigenen Weg geht.

Als Aktionärinnen und Aktionäre stärken Sie uns den Rücken für unseren langfristigen Kurs. Über unseren rollierenden Strategieansatz und die „Langfristige Unternehmensplanung“ (LUP) setzen wir ihn konsequent und Schritt für Schritt um. Das gilt auch für unsere kommunizierten Etappenziele auf dem Pfad zur Klimaneutralität für Fahrzeuge, Produktion und Lieferkette. Unsere Fortschritte lassen wir transparent und regelmäßig von unabhängiger Seite messen und bewerten.

Wir folgen nicht jedem neuen Trend oder laufen bei Gegenwind zickzack. Mit gutem Ge-wissen, denn unserem Handeln legen wir Fakten, Erkenntnisgewinn und wissenschaftliche Expertise zugrunde. Dafür steht auch unser offener Ansatz bei den Technologien in der Debatte um den Antrieb der Zukunft. Unsere Herangehensweise garantiert die schnellste und effektivste Klimawirkung. Zum anderen entwickeln sich die Weltregionen und einzelne Märkte auf absehbare Zeit weiter heterogen. Und last, but not least: Wer nur auf einen einzigen Antrieb setzt, riskiert neue Abhängigkeiten, etwa bei den benötigten Rohstoffen für die Batterien. Der neue BMW 7er, inklusive des vollelektrischen BMW i7, und der neue BMW X1, inklusive BMW iX1, sind gute Beispiele, wie wir die Interessen der Kundinnen und Kunden technologisch umsetzen. Beide gewinnen Vergleichstests; beide erhalten viel Lob von Medien und Experten; beide sind sehr begehrt.

Füftens: Sie investieren in ein Unternehmen, das selbstbestimmt handelt und eine besondere Kultur besitzt.

Wir betrachten es als wertvolles Gut, unternehmerisch eigenständig zu agieren und mit langfristiger Perspektive entscheiden zu können. Gerade in unsicheren Zeiten verschafft uns dies nicht nur zusätzliche Stabilität, sondern wird sogar zum Vorteil im Wettbewerb. Herbert Quandt hat dafür in unserem Unternehmen den Grundstein gelegt. In seinem Sinne arbeiten Unternehmen und Arbeitnehmervertretung lösungsorientiert zusammen. Wir alle leben eine Kultur des Zusammenhalts und des gegenseitigen Respekts. Das spiegelt sich sowohl im internen Umgang wider als auch in der Art und Weise, wie wir mit unseren Partnern und Lieferanten kooperieren. All das gehört zum Vermächtnis von Herbert Quandt, dem sich seine Kinder und das Unternehmen gleichermaßen verpflichtet fühlen.

Werte Aktionärinnen und Aktionäre, im Namen des gesamten Vorstands und unseres weltweiten Teams sage ich: Danke für Ihre Unterstützung!

Unser Geschäftsmodell ist die individuelle Mobilität. Sie befindet sich mitten in der Transformation und steckt gerade deshalb voller Chancen. Das aktuelle Jahrzehnt ist hierfür ausschlaggebend. Außerdem soll die Zahl der weltweiten Neuzulassungen laut Prognosen bis 2030 ansteigen. Und nicht zuletzt ist die individuelle Mobilität ein vitales Geschäftsfeld, weil „mobil sein“ zu unseren elementaren Bedürfnissen als Menschen zählt. Also bleiben Sie an unserer Seite!

„Freude forever“ ist der Kern unserer Marke BMW. Wir machen die Mobilität für unsere Kundinnen und Kunden zu einem persönlichen Gesamterlebnis, das alle Sinne anspricht und die Fahrerin bzw. den Fahrer perfekt und individuell durch digitale Features unterstützt. Das Auto wird zum ultimativen Begleiter.

Werte Aktionärinnen und Aktionäre, was für Sie am meisten zählt, ist der Blick nach vorn. Damit zum zweiten Teil: Wie stellt sich Ihr Unternehmen für die Zukunft auf?

Unser Produktangebot bei allen Marken und Antrieben ist jung und attraktiver denn je.

Ich sehe es so: Wir haben überragende Fahrzeuge ganz neu im Markt sowie kurz vor der Markteinführung. Damit schöpfen wir in allen Segmenten und bei allen Antrieben die Potenziale voll aus. Alle Mitglieder des Vorstands haben im Herbst 2022 in den USA in Palm Springs den internationalen Medien jeweils den neuen BMW 7er, den BMW X7 und den BMW XM präsentiert, die nun verfügbar sind. Im Frühjahr 2023 folgt das Update unserer Erfolgsmodelle BMW X5 und BMW X6.

Vor allem aber steht unser Jahr 2023 bei der Marke BMW im Zeichen des neuen BMW 5er. Er kommt selbstverständlich auch als vollelektrische Variante auf den Markt. Mit dem BMW i5 bauen wir unser BEV-Angebot in den bedienten Segmenten weiter aus.

„Die Mobilität der Zukunft braucht neben dem batterieelektrischen Antrieb mindestens ein zweites Standbein. Für uns ergänzen wasserstoffelektrische Fahrzeuge die E-Mobilität auf sinnvolle Weise.“

MINI und Rolls-Royce sind längst auf dem Weg, ab Anfang der 2030er-Jahre rein elektrische Marken zu sein. Schon jetzt ist jeder fünfte verkauft MINI ein Elektroauto. Im April 2023 lassen exakt 999 MINI Cooper SE Cabrios die Herzen der Fans höherschlagen: Es ist das weltweit erste vollelektrische Premiumcabrio im Kleinwagensegment. Danach steht dann die völlig neue MINI Familie in den Startlöchern – ein zentraler Meilenstein für die Marke auf ihrem Weg in die Zukunft. Bei unserer hochprofitablen Luxusmarke Rolls-Royce leitet der Spectre das elektrische Zeitalter ein. Die große Zahl der Vorbestellungen zeigt uns, wie sehr die Kundinnen und Kunden diesen Schritt honorieren.

BMW Motorrad feiert in diesem Jahr den 100. Geburtstag – natürlich mit großartigen Neuheiten, auch für alle, die gerne rein elektrisch auf zwei Rädern unterwegs sind. So viel kann ich schon verraten.

Bei der E-Mobilität wachsen wir exponentiell.

Wir setzen uns klare Ziele für ein exponentielles Wachstum bei unseren vollelektrischen Modellen: Ab diesem Jahr ist der BEV-Anteil am Gesamtabsatz ein KPI unserer Unternehmenssteuerung. 2023 sollen vollelektrische Fahrzeuge 15 % unserer weltweiten Auslieferungen ausmachen. Das ist ein kräftiger Sprung im Vergleich zu 2022 und die höchste absolute Steigerung, die wir uns bisher vorgenommen haben. Unsere etablierten Wettbewerber haben wir bereits hinter uns gelassen sowie auch viele reine BEV-Hersteller. Wir sind zuversichtlich, dass schon vor 2030 mehr als die Hälfte unserer weltweiten Fahrzeugverkäufe vollelektrisch sind. Denn nicht nur unsere aktuellen Modelle werden dynamisch nachgefragt – wir gewinnen mit unseren BEV auch viele Neukunden.

Exkurs Wasserstoff: Unsere Welt ist voller Vielfalt und Individualität – nur bei der Mobilität soll das anders sein?

Niemand kann über längere Zeit auf einem Bein stehen, geschweige denn, auf diese Weise laufen. Wir sind überzeugt: Auch die Mobilität der Zukunft braucht neben dem batterieelektrischen Antrieb mindestens ein zweites Standbein. Für uns ergänzen wasserstoffelektrische Fahrzeuge die E-Mobilität auf sinnvolle Weise, wenn auch mit zeitlicher Verzögerung. Darum legen wir vor: Im März 2023 geht unsere Pilotflotte des BMW iX5 Hydrogen in ausgewählte Märkte wie Korea, Japan, China, USA und Europa. Mit den unter 100 Fahrzeugen wollen wir die Reife und Alltagstauglichkeit der Wasserstoff-Brennstoffzellentechnologie beweisen. Das breite Interesse an diesen Fahrzeugen stimmt uns optimistisch.

Mega-Projekt NEUE KLASSE: Der Countdown läuft.

Unsere Vorbereitungen für die NEUE KLASSE laufen auf Hochtouren. Schon in anderthalb Jahren startet die Vorserienproduktion in unserem neuen Werk in Debrecen in Ungarn. Übrigens, es wird das modernste Automobilwerk der Welt sein. Auf den Einsatz fossiler Energieträger wird hier komplett verzichtet. 2026 läuft die Produktion der NEUEN KLASSE auch in unserem Stammwerk in München an. Eine Fläche von neun Fußballfeldern wird dort in den nächsten Jahren umgestaltet. 2027 folgt unser Werk Mexiko in San Luis Potosí. Sie sehen: Es geht mit großem Schwung voran. Ein konkretes Gesicht bekommt die NEUE KLASSE aber schon in diesem Jahr. Freuen Sie sich auf die IAA Mobility in München im September!

BMW iFACTORY und unser Ansatz „local for local“.

Wir richten das gesamte Produktionsnetzwerk auf E-Mobilität und die NEUE KLASSE aus. Sie wird das Wachstum unserer vollelektrischen Modelle erneut kräftig beschleunigen. Ende 2022 liefen zwölf BEV-Motorisierungsvarianten in acht BEV-Modellen an unseren weltweiten Standorten vom Band. Unsere Werke werden sukzessive zur BMW iFACTORY. Das Werk Debrecen zum Beispiel wurde vollständig virtuell geplant.

Die BMW Group ist ein globales Unternehmen, hochflexibel und in den Regionen zu Hause. Allerdings setzen die großen Regionen immer stärker eigene Schwerpunkte und entwickeln sich folglich unterschiedlich – bei Technologie, Gesetzgebung, Kundenpräferenz. Vor diesem Hintergrund verstärken wir weiter zielgerichtet unsere Präsenz vor Ort in den Märkten. Wir nennen das „local for local“. Damit sichern wir unseren BEV-Hochlauf in den einzelnen Weltregionen ab und reduzieren einseitige geopolitische Abhängigkeiten. Unsere Hochvoltbatterien für die E-Mobilität fertigen wir derzeit in Deutschland und in China am Standort Shenyang. Künftig werden wir auch in Debrecen, in San Luis Potosí in Mexiko und in Spartanburg in den USA eigene Montagestandorte für Hochvoltspeicher in Betrieb nehmen.

Global aufgestellte Unternehmen wie die BMW Group brauchen freien Welthandel. Wir bedienen punktgenau die Nachfrage der Kunden und nutzen gezielt die Chancen, die sich in einzelnen Märkten ergeben. Durch unser unternehmerisches Engagement und unsere Kooperationen in den Märkten bauen wir auch selbst immer wieder Brücken. Gleichzeitig stellen wir uns darauf ein, dass die Politik weltweit immer stärker in unser Geschäftsmodell eingreift.

Das gilt etwa für den „Inflation Reduction Act 2022“ in den USA sowie für die Euro-7-Pläne der Europäischen Union. Wir setzen uns mit Nachdruck für ein umsetzbares Euro 7 ein, sowohl in Bezug auf den Zeitpunkt als auch auf die Vorschriften bei den Testrandbedingungen.

Wir machen 2023 zum Jahr unserer Digitalkompetenz.

Hinter einem durch und durch digitalen Produkt wie dem BMW i Vision Dee steht eine „Digital Company“. 2023 ist für uns ein Schlüsseljahr. Wir erzeugen einen echten Digital Boost bei unseren Fahrzeugen wie im gesamten Unternehmen. Unsere Initiative „Digital Process & Impact“ wird die Digitalisierung unserer internen Prozesse und Abläufe massiv beschleunigen und digitale Potenziale in allen Bereichen realisieren. Dazu starten wir die größte Trainingsmaßnahme, die es bis dato im Unternehmen gab, für alle Führungskräfte, den indirekten Bereich und den Vorstand. KI, Cyber Security, Metaverse – unser Digitalisierungsschub kommt genau zur richtigen Zeit. Er hilft uns auch dabei, die Kundinnen und Kunden noch stärker in den Fokus unserer Vertriebsaktivitäten zu stellen. Dazu setzen wir künftig in Europa auf ein Direktvertriebsmodell. Wir starten 2024 mit MINI. BMW folgt 2026. Von unseren Händlern erhalten wir dafür große Unterstützung. Auch deshalb, weil wir sie kooperativ und partnerschaftlich einbinden. Eine win-win-Situation für alle – unsere Kundinnen und Kunden erhalten das beste Mobilitätslebnis, unsere Händlerinnen und Händler ein attraktives Geschäftsmodell und wir den direkten Kundenzugang.

„Wir richten das gesamte Produktionsnetzwerk auf die E-Mobilität und die NEUE KLASSE aus. Unsere Werke werden zur BMW iFACTORY.“

„Die individuelle Mobilität befindet sich mitten in der Transformation und steckt gerade deshalb voller Chancen.“

Werte Aktionärinnen und Aktionäre, im Jahr 2022 haben wir die kurzfristigen Anforderungen gemeistert und gleichzeitig unsere Zukunftsprojekte vorangebracht.

Ich danke allen Kundinnen und Kunden, unseren Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie der gesamten Handelsorganisation und unseren Lieferanten! Sie alle schreiben gemeinsam die Erfolgsgeschichte Ihres Unternehmens fort.

Für das Geschäftsjahr 2023 gilt: Unser ambitionierter BEV-Hochlauf, eine ausgewogene globale Präsenz, unser Technologieansatz für unterschiedliche Kundenbedürfnisse und nicht zuletzt eine anhaltende Profitabilität machen Ihr Unternehmen resilient und stark zugleich – und für Sie zu einem lohnenswerten und sicher auch besonderen Investment.

Oliver Zipse
Vorsitzender des Vorstands



Von links nach rechts:

Pieter Nota
Mitglied des Vorstands der BMW AG,
Kunde, Marken, Vertrieb

Ilka Horstmeier
Mitglied des Vorstands der BMW AG,
Personal und Immobilien

Joachim Post
Mitglied des Vorstands der BMW AG,
Einkauf und Lieferantennetzwerk

Von links nach rechts:

Frank Weber
Mitglied des Vorstands der BMW AG,
Entwicklung

Milan Nedeljković
Mitglied des Vorstands der BMW AG,
Produktion



Von links nach rechts:

Nicolas Peter
Mitglied des Vorstands der BMW AG,
Finanzen

Oliver Zipse
Vorsitzender des Vorstands der BMW AG

DER VORSTAND



ZUSAMMENSETZUNG VON VORSTAND UND AUFSICHTSRAT

MITGLIEDER DES VORSTANDS

OLIVER ZIPSE (*1964)

Mitglied seit 2015

Vorsitzender (seit 2019)

PIETER NOTA (*1964)

Mitglied seit 2018

Kunde, Marken, Vertrieb

Chefsyndikus:

DR. ANDREAS LIEPE

ILKA HORSTMEIER (*1969)

Mitglied seit 2019

Personal und Immobilien,
Arbeitsdirektorin

Mandate

— Rolls-Royce Motor Cars Limited *; **, Vorsitzender

DR. NICOLAS PETER (*1962)

Mitglied seit 2017

Finanzen

Mandate

— BMW Brilliance Automotive Ltd. *; **,
Vorsitzender (bis 10. Februar 2022 stellv. Vorsitzender)

DR.-ING. MILAN NEDELJKOVIĆ (*1969)

Mitglied seit 2019

Produktion

Mandate

— BMW (South Africa) (Pty) Ltd. *; **, Vorsitzender
— BMW Motoren GmbH *; **, Vorsitzender

DR.-ING. JOACHIM POST (*1971)

Mitglied seit 2022

Einkauf und Lieferantennetzwerk

FRANK WEBER (*1966)

Mitglied seit 2020

Entwicklung

* nicht börsennotiert

** Konzernmandat

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien
von Wirtschaftsunternehmen

MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

DR.-ING. DR.-ING. E.H. NORBERT REITHOFER (*1956)

Mitglied seit 2015, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025
Vorsitzender des Aufsichtsrats
ehem. Vorsitzender des Vorstands der BMW AG

Mandate

- Siemens Aktiengesellschaft (bis 9. Februar 2023)
- Henkel Management AG *
- Henkel AG & Co. KGaA (Gesellschafterausschuss)

MANFRED SCHOCH¹ (*1955)

Mitglied von 1988 bis 31. Dezember 2022
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats (bis 31. Dezember 2022)
ehem. Vorsitzender des Euro- und Gesamtbetriebsrats und des Betriebsrats Standort München der BMW AG
Dipl.-Wirtschaftsingenieur

DR. MARTIN KIMMICH¹ (*1972)

Mitglied seit 18. Januar 2023, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats (seit 23. Januar 2023)
Vorsitzender des Gesamtbetriebsrats und des Betriebsrats Standort München der BMW AG

STEFAN QUANDT (*1966)

Mitglied seit 1997, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats
Unternehmer

Mandate

- DELTON Health AG *,**, Vorsitzender
- DELTON Technology SE*, **, Vorsitzender
- Frankfurter Allgemeine Zeitung GmbH*
- AQTON SE*, **, Vorsitzender
- Entrust Corp.*,**
- SOLARWATT GmbH*, **

Anmerkung: Herr Quandt hält sämtliche Anteile an der DELTON Health AG, der DELTON Technology SE und der AQTON SE. An der Entrust Corp. und der SOLARWATT GmbH hält Herr Quandt jeweils eine Mehrheitsbeteiligung.

STEFAN SCHMID¹ (*1965)

Mitglied seit 2007, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Dingolfing der BMW AG

DR. KURT BOCK (*1958)

Mitglied seit 2018, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2023
stellv. Vorsitzender des Aufsichtsrats
Vorsitzender des Aufsichtsrats der BASF SE

Mandate

- BASF SE, Vorsitzender
- FUCHS PETROLUB SE, Vorsitzender (bis 3. Mai 2022)

CHRISTIANE BENNER² (*1968)

Mitglied seit 2014, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
Zweite Vorsitzende der IG Metall

Mandate

- Continental AG, stellv. Vorsitzende

DR. MARC BITZER (*1965)

Mitglied seit 2021, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025
Chairman und Chief Executive Officer der Whirlpool Corporation

Mandate

- Simex Trading AG *
- Whirlpool Corporation**, Vorsitzender

¹ Arbeitnehmer des Unternehmens

² Vertreter von Gewerkschaften

³ leitender Angestellter des Unternehmens

* nicht börsennotiert

** Konzernmandat

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

BERNHARD EBNER¹ (*1978)

Mitglied seit 2021, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Landshut der BMW AG

RACHEL EMPY¹ (*1976)

Mitglied seit 2021, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025
Aufsichtsrätin

Mandate

- Fresenius Kabi AG *, **, stellv. Vorsitzende (bis 31. August 2022)
- Fresenius Medical Care Management AG *, ** (bis 31. August 2022)
- ZF Friedrichshafen AG * (seit 15. März 2023)

DR.-ING. HEINRICH HIESINGER (*1960)

Mitglied seit 2017, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2026
Vorsitzender des Aufsichtsrats der ZF Friedrichshafen AG

Mandate

- Deutsche Post AG
- Fresenius Management SE *
- ZF Friedrichshafen AG *, Vorsitzender

JOHANN HORN² (*1958)

Mitglied seit 2021, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
Bezirksleiter der IG Metall Bayern

Mandate

- Siemens Healthcare GmbH *

DR. H.C. SUSANNE KLATTEN (*1962)

Mitglied seit 1997, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
Unternehmerin

Mandate

- ALTANA AG *, **, stellv. Vorsitzende
- SGL Carbon SE, Vorsitzende (bis 9. Mai 2023)
- SprinD GmbH *
- UnternehmerTUM GmbH *, Vorsitzende

Anmerkung: Frau Dr. h.c. Klatten hält sämtliche Anteile an der ALTANA AG und eine erhebliche Minderheitsbeteiligung an der SGL Carbon SE. Die Mandate bei der SprinD GmbH und der UnternehmerTUM GmbH sind primär Ausdruck ihres gesellschaftlichen Engagements.

JENS KÖHLER¹ (*1964)

Mitglied seit 2021, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Leipzig der BMW AG

GERHARD KURZ³ (*1963)

Mitglied seit 11. Juli 2022, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
Leiter Einkauf, Qualitätsmanagement Antrieb der BMW AG

ANDRÉ MANDL¹ (*1984)

Mitglied seit 4. April 2022, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
Vorsitzender des Betriebsrats Standort Regensburg/Wackersdorf der BMW AG

DR. DOMINIQUE MOHABEER¹ (*1963)

Mitglied seit 2012, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
Mitglied des Betriebsrats Standort München der BMW AG

ANKE SCHÄFERKORDT (*1962)

Mitglied seit 2020, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025
Aufsichtsrätin

Mandate

- BASF SE (bis 29. April 2022)
- Serviceplan Group Management SE *
- Wayfair Inc.

¹ Arbeitnehmer des Unternehmens

² Vertreter von Gewerkschaften

³ leitender Angestellter des Unternehmens

* nicht börsennotiert

** Konzernmandat

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

PROF. DR. DR. H.C. CHRISTOPH M. SCHMIDT (*1962)

Mitglied seit 2021, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2025
 Präsident des RWI – Leibniz-Institut für Wirtschaftsforschung Essen, Universitätsprofessor

Mandate

- Basalt-Actien-Gesellschaft*
- Thyssen Vermögensverwaltung GmbH*

DR. VISHAL SIKKA (*1967)

Mitglied seit 2019, gewählt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
 CEO & Founder, Vianai Systems, Inc.

Mandate

- GSK plc (seit 18. Juli 2022)
- Oracle Corporation

SIBYLLE WANKEL² (*1964)

Mitglied seit 4. Januar 2022, bestellt bis zur ordentlichen Hauptversammlung 2024
 1. Bevollmächtigte und Geschäftsführerin der IG Metall Geschäftsstelle München

Mandate

- KraussMaffei Group GmbH*, stellv. Vorsitzende
- MAN Truck & Bus SE* (seit 2. September 2022)

¹ Arbeitnehmer des Unternehmens

² Vertreter von Gewerkschaften

³ leitender Angestellter des Unternehmens

* nicht börsennotiert

** Konzernmandat

— Mitgliedschaften in anderen gesetzlich zu bildenden Aufsichtsräten

— Mitgliedschaften in vergleichbaren in- und ausländischen Kontrollgremien von Wirtschaftsunternehmen

DR. THOMAS WITTIG³ (*1960)

Mitglied von 2019 bis 31. Mai 2022
 ehem. Leiter Finanzdienstleistungen

Mandate

- BMW Bank GmbH*, **, Vorsitzender (bis 29. April 2022)
- BMW Automotive Finance (China) Co. Ltd.*, **,
 Vorsitzender (bis 30. April 2022)

WERNER ZIERER¹ (*1959)

Mitglied von 2001 bis 31. März 2022
 ehem. Vorsitzender des Betriebsrats Standort Regensburg/
 Wackersdorf der BMW AG

DIALOG MIT DEN STAKEHOLDERN

Stakeholderengagement

Die BMW Group agiert in einer hoch vernetzten Welt. Die Geschäftsaktivitäten haben große Wirkung auf das Unternehmensumfeld und berühren direkt oder indirekt die Interessen zahlreicher unterschiedlicher Stakeholder. Umgekehrt haben gesellschaftliche Entwicklungen an vielen Stellen Einfluss auf die Geschäftsaktivitäten. Vor diesem Hintergrund steht die BMW Group weltweit in ständigem Austausch mit ihren Stakeholdern. In der [BMW Group Stakeholder Engagement Policy](#) sind Dialogziele sowie Kriterien zur Identifizierung und Priorisierung der Stakeholder festgelegt. Die unternehmenseigene Richtlinie gibt zudem eine Auswahl geeigneter Dialogformate vor. Im Folgenden die wesentlichen Themen und Formate. [GRI-Index: 2-29](#)

Wesentliche Themen 2022

Das Stakeholderengagement der BMW Group umfasst Themen, die von Stakeholdern an das Unternehmen herangetragen werden, und solche, bei denen die BMW Group aktiv den Austausch sucht. In der Summe ergibt sich ein umfassendes Spektrum vernetzter Themen:

- Pariser Klimaabkommen und Klimaneutralität der BMW Group
- Sicherstellen von Emissionsgrenzwerten ohne Ausschluss einzelner Antriebstechnologien und Fahrzeugkonzepte
- Wasserstoff als zusätzliche Möglichkeit für elektrische Antriebsformen
- Nachhaltigkeit durch technologische Innovationen
- Zirkuläres Design sowie Einsatz von Sekundärmaterial (insbesondere Batterierecycling)
- Weiterentwicklung des regulativen Rahmens für autonomes Fahren und der digitalen Netze
- Krisenmanagement zur geopolitischen Lage und Energieversorgung

- Sicherung der Versorgung mit kritischen Rohstoffen
- Umwelt- und Sozialstandards sowie Achtung der Menschenrechte in der Lieferkette, insbesondere bei Rohstoffen für die Elektromobilität
- Nachhaltige Finanzierung, EU-Taxonomie und Standards zur Nachhaltigkeitsberichterstattung
- Soziale Verantwortung für Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter

BMW Group XChange

Mit BMW Group XChange, worunter etablierte Veranstaltungsformen wie die [BMW Group Dialogues](#), der rad°hub und das FUTURE FORUM zusammengefasst sind, schaffen wir die Voraussetzungen für den Austausch mit unterschiedlichen Zielgruppen.

Die Formate finden in der Regel mehrfach jährlich statt. Die Ergebnisse der Stakeholdergespräche werden dokumentiert und fließen in die weiteren strategischen Überlegungen des Unternehmens ein. [GRI-Index: 2-12](#)

Politische Meinungsbildung und Zusammenarbeit in Verbänden

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 eigenen Geschäftstätigkeiten konstruktiv und transparent mitzugealten. 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.

Das Engagement der BMW Group in Verbänden reicht von Vorstandsmitgliedschaften in Verbandsräumen über die Mitwirkung in Arbeitsgruppen bis hin zum reinen Beobachterstatus. Unser Ziel ist es, uns mit den jeweiligen Verbänden bei den Positionen zu relevanten strategischen Themen abzustimmen. Sollte die BMW Group Abweichungen zwischen den Verbands- und Unternehmenspositionen feststellen, arbeiten wir mit dem betreffenden Verband zusammen, um die Positionen anzunähern. Die BMW Group sieht ihre Rolle darin, die Positionen des Unternehmens in den Meinungsbildungsprozess der Verbände einzubringen. Dadurch beteiligen wir uns an Diskussionen zu wesentlichen strategischen Themen wie beispielsweise Klimaschutz, Menschenrechten, Kreislaufwirtschaft, CO₂-Reduktion zur Erreichung der Pariser Klimaziele und transparentem Lieferkettenmanagement.

Im Januar 2021 übernahm Oliver Zipse, Vorstandsvorsitzender der BMW AG, die Präsidentschaft des Europäischen Automobilherstellerverbandes ACEA und hatte diese Position bis zum 31. Dezember 2022 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.

Mit ihrem [Klima-Engagement-Bericht](#) gibt die BMW Group ihren Stakeholdern einen kompakten Überblick über ihre wichtigsten klimapolitischen Positionen und Aktivitäten.

Nachhaltiger Akteur im Finanzmarkt

Der regelmäßige und intensive Austausch mit den Kapitalmarktakteuren hat für die BMW Group seit jeher einen hohen Stellenwert. Abgeleitet aus dem Pariser Klimaabkommen verfolgt auch die europäische Politik in zunehmendem Maße die Themen Klimaschutz und Nachhaltigkeit. So hat der EU-Aktionsplan für ein nachhaltiges Finanzwesen das Ziel, Kapitalströme in nachhaltige ökonomische Aktivitäten zu lenken. Ein wesentliches Element des EU-Aktionsplans ist die Einführung eines einheitlichen Klassifizierungssystems zur Bestimmung von Nachhaltigkeit.

EU-Taxonomie

Die Messung des CO₂-Fußabdrucks der Pensionsvermögen im UK und in Deutschland sowie die Validierung der dafür vorhandenen Daten standen 2022 im Mittelpunkt. Für den UK BOPS-Plan wurde der [TCFD-Report](#) erstellt. Weiterhin gilt das Ziel, die CO₂-Emissionen im Pensionsportfolio bis 2050 zu neutralisieren.

Nachdem in den letzten Jahren bereits im Aktienumfeld Standard-Benchmarks durch ESG-optimierte Kapitalmarktindizes ausgetauscht worden waren, wurde jetzt vermehrt in den Anleihen-Portfolios mit den Asset-Managern nach Möglichkeiten gesucht, das CO₂-Exposure weiter zu verringern.

Der Aufbau von Vermögenspositionen in unseren Impact-Fonds, die Teile des nicht liquiden Bereichs des Pensionsvermögens repräsentieren, entwickelt sich weiter nach Plan. Es kamen mehrere Neuzeichnungen im Rahmen von Fonds-Investments hinzu. Die bisher vorgenommenen Investitionen in diesem Bereich beziehen sich neben dem Klimaschutz auch auf weitere von der UN festgelegte Ziele für nachhaltige Entwicklung (SDGs). Investments, die sich vorteilhaft auf das Klima auswirken, stehen im Rahmen der Impact-Fonds im Vordergrund.

Ausblick

Die BMW Group plant auch im Jahr 2023 den intensiven Austausch mit ihren Stakeholdern fortzusetzen und die vorhandenen Dialogmöglichkeiten weiterzuentwickeln.

Den Dialog mit Kapitalmarktakteuren wie Investoren, Investoreninitiativen, Finanzanalysten und Ratingagenturen pflegen wir weiterhin sehr aktiv. Neben dem direkten Austausch werden wir, wie im Jahr 2022, an ESG-Konferenzen teilnehmen.

Bei unseren Kapitalanlagen soll der Erfassungsbereich für die damit verbundenen CO₂-Emissionen im Jahr 2023 weiter ausgebaut werden. Es ist unser Ziel, die Vereinbarkeit unserer Kapitalanlagen mit den Pariser Klimazielen verlässlich bewerten und transparent dokumentieren zu können. So sollen – wo möglich – auch die nicht liquiden Investments in der Nachhaltigkeitsberichterstattung berücksichtigt oder zumindest auf ihre Nachhaltigkeit überprüft werden können.

Rolle des höchsten Leitungsorgans bei der Beaufsichtigung des Managements der Auswirkungen

Der Vorstand wird über verschiedene Kanäle zu Stakeholderfeedbacks und -positionen informiert, zum Beispiel in regulären Vorstandssitzungen, in direktem Austausch mit Stakeholdergruppen (etwa mit Investoren, politischen Entscheidungsträgern) oder nicht zuletzt durch Briefings der Fachstellen des Unternehmens, insbesondere vor Teilnahme an größeren Veranstaltungen, wie etwa OECD-Konferenzen oder Hauptversammlungen. Insbesondere der Aufsichtsratsvorsitzende steht in Kontakt mit Stakeholdern (zum Beispiel Investoren). Die Mitglieder des Aufsichtsrats nehmen an der jährlichen Hauptversammlung teil, zudem stehen viele von ihnen auch im Rahmen ihrer weiteren Tätigkeiten und Mandate im Austausch mit Stakeholdern.

Ansatz für die Einbindung von Stakeholdern

Die BMW Group tauscht sich kontinuierlich an allen Standorten und Märkten mit einer Vielzahl verschiedener Stakeholdergruppen aus. Bei der Identifikation ihrer Stakeholder orientiert sie sich am AA1000 Standard. Je nach Situation werden unterschiedliche Engagementformen und -methoden gewählt.

Stakeholdergruppen und Dialogformen

Befragungen (u. a. Corporate Reputation Study), Social Media, Messen, Medien

→ **Kundinnen und Kunden**

Dialoge mit Mitarbeitenden sowie Führungskräften, Mitarbeiterbefragung, interne Medien

→ **Mitarbeitende**

Dialog, Konferenzen und Technologieworkshops mit Investoren und Analysten

→ **Kapitalmarkt**

Dialog im Rahmen von Brancheninitiativen, gemeinsame Veranstaltungen, Schulungen, Vorträge, Supplier Risk Assessment

→ **Lieferanten**

Dialog mit Handelsorganisationen der Märkte und Importeure

→ **Geschäftspartner**

Teilnahme von Experten des Unternehmens in Gremien und Arbeitsgruppen, Mitgliedschaften in Initiativen und Verbänden

→ **Netzwerke und Verbände**

BMW Group im Dialog

Ansprechpartner für Fragen seitens der Politik, Informationsangebot an politische Entscheidungsträger zu relevanten Themen aus Sicht des Unternehmens

→ **Politische Entscheidungsträger**

Besuch von Hochschulen, Vorträgen, Diskussionen, Dialogveranstaltungen mit Studierenden

→ **Wissenschaft**

Dialog im Rahmen von Pressereisen, Presseinformation, Informationsveranstaltungen zu neuen Produkten, Testfahrten, Messen

→ **Medien**

Nachbarschaftsgespräche, Werksbesichtigungen, Pressetermine

→ **Lokale Stakeholder**

One-to-One-Meetings/Dialoge, Beantwortung von Anfragen

→ **Zivilgesellschaft und NGOs**

↗ GRI-Index: 2-29

BMW GROUP UND KAPITALMARKT

RATINGS UNVERÄNDERT AUF HOHEM NIVEAU

Die BMW AG hält weiterhin die besten Ratings unter allen europäischen Automobilherstellern. Im Jahr 2022 bestätigen die Ratingagenturen Moody's und Standard & Poor's (S&P) in einem herausfordernden Marktumfeld die Kreditratings der BMW AG auf hohem Niveau. Das Langfristrating von Moody's liegt weiterhin bei „A2“ mit stabilem Ausblick, das Kurzfristrating bei „P-1“. Das Langfristrating von S&P ist unverändert „A“ mit stabilem Ausblick, das Kurzfristrating „A-1“.

Die Kreditratingeinschätzungen basieren unter anderem auf dem aus Kundensicht attraktiven Produktpotfolio mit zahlreichen aktuellen Fahrzeugeinführungen. Zudem wurden die regionenübergreifend sehr gute Preisdurchsetzung, die anhaltend starke operative Leistung, die Profitabilität und der Zufluss flüssiger Mittel gewürdigt. Weitere unterstützende Faktoren für das Kreditrating stellen die solide Kapitalstruktur, das risikobewusste Finanzprofil sowie die sehr gute Liquiditätsausstattung des Unternehmens dar. Darüber hinaus wird der steigende Anteil

vollelektrischer Fahrzeuge im Absatzvolumen honoriert. Die Ratingagenturen sehen die BMW AG mit diesem Profil gut vorbereitet, um die zahlreichen Herausforderungen zu meistern, die sich aus der Transformation der Automobilindustrie (beispielsweise Zukunftsinvestitionen, Forschung und Entwicklung, dynamisches Wettbewerbsumfeld) sowie aus den makroökonomischen Entwicklungen (beispielsweise Rohstoffpreise, Lieferengpässe, geopolitische Verwerfungen, Inflation) ergeben.

Die überdurchschnittlichen Kreditratingeinschätzungen bestätigen die sehr gute Bonität der BMW AG. Damit verfügt die BMW AG über einen sehr guten Zugang zu den internationalen Kapitalmärkten und profitiert von sehr attraktiven Refinanzierungskonditionen.

Aktuelle Unternehmensratings	Moody's ¹	Standard & Poor's ²
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	A2	A
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	P-1	A-1
Ausblick	Stabil	Stabil

¹ Moody's Skala für Langfristratings: Aaa bis C. Moody's Skala für Kurzfristratings:
P-1 (Prime-1) bis NP (Not Prime)

² S&P Skala für Langfristratings: AAA bis D. S&P Skala für Kurzfristratings: A-1 bis D

GUT PLATZIERT IN NACHHALTIGKEITS RATINGS

Die BMW Group belegte im Jahr 2022 erneut gute Plätze in renommierten Nachhaltigkeitsratings und sieht sich dadurch in ihrer starken Position bestätigt. So ist die BMW Group unter anderem bei MSCI ESG, MSCI Implied Temperature Rise, Sustainalytics und ISS ESG vertreten und belegt in der Branche führende Positionen. Auch im CDP Climate Rating ist sie mit der transparenten Berichterstattung ihrer CO₂-Emissionen erneut sehr gut positioniert (A-List).

DIVIDENDE

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen der Hauptversammlung vor, den Bilanzgewinn der BMW AG in Höhe von 5.481 Mio. € (2021: 3.827 Mio. €) zur Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 8,50 € je dividendenberechtigte Stammaktie (2021: 5,80 €) und einer Dividende von 8,52 € je dividendenberechtigte Vorzugsaktie (2021: 5,82 €) zu verwenden und den verbleibenden Betrag in die anderen Gewinnrücklagen einzustellen. Die Ausschüttungsquote (Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS) für das Jahr 2022 beträgt damit 30,6 % (2021: 30,9 %¹).

Die BMW AG Aktie

	2022	2021	2020	2019	2018
STAMMAKTIE					
Anzahl der ausgegebenen Aktien in 1.000					
Stück	601.995	601.995	601.995	601.995	601.995
Zurückgekauftete Aktien zum Stichtag in 1.000					
Stück	15.312	-	-	-	-
Börsenkurs in € ²					
Jahresschlusskurs	83,38	88,49	72,23	73,14	70,70
Höchstkurs	99,32	95,89	76,68	77,75	96,26
Tiefstkurs	69,13	68,34	37,66	58,70	69,86
VORZUGSAKTIE					
Anzahl der ausgegebenen Aktien in 1.000					
Stück	60.844	59.404	57.689	56.867	56.127
Zurückgekauftete Aktien zum Stichtag in 1.000					
Stück	1.449	-	-	-	-
Börsenkurs in € ²					
Jahresschlusskurs	79,55	73,30	55,20	55,05	62,10
Höchstkurs	85,20	82,00	57,60	67,85	85,50
Tiefstkurs	58,85	51,60	32,50	47,54	60,70
KENNZAHLEN JE AKTIE IN €					
Dividende					
Stammaktie	8,50 ³	5,80	1,90	2,50	3,50
Vorzugsaktie	8,52 ³	5,82	1,92	2,50	3,52
Ergebnis je Stammaktie ⁴	27,31	18,77	5,73	7,47	10,60 ⁶
Ergebnis je Vorzugsaktie ⁵	27,33	18,79	5,75	7,49	10,62 ⁶
Free Cashflow Segment Automobile ⁷	17,14	9,61	5,15	3,90	4,12
Eigenkapital ^{7,8}	134,85	113,60	93,26	90,92	88,26 ⁶

¹ Vorjahreswert angepasst. Bis zum Geschäftsjahr 2021 war die Ausschüttungsquote definiert als Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS. Der Wert für 2021 vor Anpassung beträgt 30,7 %.

² Xetra-Schlusskurse

³ Vorschlag der Verwaltung

⁴ Gewichtung der Aktien im Jahresdurchschnitt

⁵ Gewichtung der Aktien entsprechend der Dividendenberechtigung

⁶ Die Zahlen aus dem Jahr 2018 wurden aufgrund der Änderung von Bilanzierungsmethoden im Rahmen der Einführung des IFRS 16 angepasst ([Geschäftsbericht 2019, Textziffer \[6\]](#) im Konzernanhang).

⁷ Die Kennzahl berechnet sich ohne die zurückgekauften Aktien.

⁸ Ab dem Geschäftsjahr 2022 wird das Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG zur Berechnung herangezogen.

37 Die BMW Group im Überblick

37 Organisation und Geschäftsmodell

38 Segmente

38 Standorte

41 Die integrierte Strategie der BMW Group

41 Umfeldanalyse und Megatrends

42 Strategieprozess

46 Leistungsindikatoren und Steuerung

51 Finanzielle Leistung

51 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen

55 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr

56 Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung

57 Finanzielle Lage

67 Geschäftsverlauf und Segmente

75 Erläuterungen zur BMW AG

79 EU-Taxonomie**90 Produkte**

90 Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung

95 Produktqualität und -sicherheit

97 CO₂-Emissionen

100 Elektromobilität

103 Produktion und Lieferantennetzwerk

103 Produktionsnetzwerk

106 Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien

110 Einkauf und Lieferantennetzwerk

114 Mitarbeitende und Gesellschaft

114 Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterentwicklung

117 Gesundheit und Leistungsfähigkeit

119 Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion

121 Gesellschaftliches Engagement

123 Prognose**127 Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsysteins und Risikomanagementsystems****128 Risiken und Chancen**

128 Risiko- und Chancenmanagement

131 Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen

138 Klimabezogene Risiken und Chancen

142 Zusammenfassung und Ausblick

143 Compliance und Menschenrechte**147 Internes Kontrollsyste****148 Übernahmerelevante Angaben und Erläuterungen**

2 – Z U S A M M E N –

G E F A S S T E R

L A G E B E R I C H T

DIE BMW GROUP IM ÜBERBLICK

ORGANISATION UND GESCHÄFTSMODELL

Die BMW Group entwickelt und produziert weltweit innovative Premiumautomobile und -motorräder. Sie steht für individuelle Mobilität und nimmt im Automobil- und im Motorradgeschäft zusammen mit dem Finanzdienstleistungsgeschäft eine führende Marktposition im Premiumsegment ein. BMW, MINI, Rolls-Royce und BMW Motorrad zählen zu den bekanntesten Marken weltweit. Die BMW Group beschäftigte zum Ende des Berichtsjahres weltweit 149.475 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter.

Die BMW Group gestaltet die Transformation der Automobilindustrie aus einer führenden Position heraus – effizient, nachhaltig und digital. Wandelbarkeit und Resilienz bilden zusammen mit einem ganzheitlichen Blick das Fundament. Gemeinsam mit ihren Marken transformiert sich die BMW Group in hohem Tempo technologisch und strukturell. Das Ziel: individuelle Mobilität, die nachhaltig und klimaneutral ist.

Die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) mit Sitz in München ist das Mutterunternehmen des BMW Konzerns (BMW Group). Die BMW Group umfasst neben der BMW AG sämtliche Tochtergesellschaften, auf die die BMW AG direkt oder

indirekt beherrschenden Einfluss ausüben kann [»Aufstellung des Anteilsbesitzes](#). Eine wesentliche Änderung in der Konzernstruktur ergab sich zu Beginn des Berichtsjahrs durch die Mehrheitsübernahme am Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, (BMW Brilliance). Weitere Informationen zur Konsolidierung von BMW Brilliance finden sich im Konzernanhang [»Textziffer \[3\]](#). Die BMW Group gliedert sich in die Segmente [»Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen](#) sowie das Segment Sonstige Gesellschaften [»Segmentdarstellung](#). Die BMW AG übernimmt zentral die Steuerung der operativen Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen.



* [»Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)



SEGMENTE

Segment Automobile

Die Marken BMW, MINI und Rolls-Royce decken ein weites Feld an Kundenwünschen ab. Das Modellangebot der Marke BMW umfasst Automobile von der Premiumkompaktklasse bis hin zur Oberklasse. Neben rein elektrischen Antrieben komplettieren moderne Plug-in-Hybride und hocheffiziente Verbrennungsmotoren die Vielfalt an Antriebsvarianten. BMW M schließlich rundet das Modellangebot mit innovativen Hochleistungsautomobilen in der High-Performance-Klasse ab.

Im Premiumkompaktsegment verspricht MINI Fahrspaß. Bei den Antrieben bietet auch MINI die gesamte Bandbreite an modernsten Antriebstechniken an. Im Berichtsjahr war der vollelektrische MINI Cooper SE* das volumenstärkste Modell der MINI Familie. Das 2022 vorgestellte Konzeptfahrzeug MINI Concept Aceman zeigt, wie sich MINI neu erfindet und wofür die Marke steht: eine



vollelektrische Zukunft, digitale Features mit Erlebnischarakter und den Fokus auf einen minimalen ökologischen Fußabdruck. Bis 2031 soll die Marke MINI komplett auf vollelektrische Antriebe umgestellt sein.

Mit ihrem weit über einhundertjährigen Bestehen ist die Traditionsmarke Rolls-Royce die stärkste Marke in der absoluten Luxusklasse. Rolls-Royce Motor Cars ist auf individuelle Kundenwünsche spezialisiert und bietet allerhöchstes Serviceniveau. Erstmals in der Geschichte der Luxusmarke wird mit dem Spectre* ab 2023 ein vollelektrisches Modell Teil der Produktpalette sein, die bis 2030 vollständig auf rein elektrische Antriebe umgestellt sein soll. Der Spectre* ist damit ein wichtiges Element im nachhaltigen Transformationsprozess der Marke.

Das weltweite Vertriebsnetz für das Automobilgeschäft umfasst gegenwärtig über 3.600 BMW, mehr als 1.600 MINI und 150 Rolls-Royce Handelsbetriebe. [↗ Segment Automobile](#)

Segment Motorräder

Auch im Motorradgeschäft liegt der Fokus der BMW Group auf dem Premiumsegment. Dazu gehört darüber hinaus eine konsequente Elektrifizierungsstrategie. Die Modeltpalette von BMW Motorrad umfasst Fahrzeuge aus den Bereichen Sport, Tour, Roadster, Heritage, Adventure und Urban Mobility. BMW Motorräder werden aktuell in über 90 Ländern von mehr als 1.200 Händlern und Importeuren verkauft. [↗ Segment Motorräder](#)

Segment Finanzdienstleistungen

Die BMW Group zählt im Automobilsektor zu den führenden Finanzdienstleistern. Finanzdienstleistungen werden über Tochtergesellschaften und Kooperationen mit lokalen Finanzdienstleistern und Importeuren in mehr als 50 Ländern weltweit angeboten. Das größte Geschäftsfeld bilden die Kreditfinanzierung und das Leasing von Automobilen und Motorrädern der Konzernmarken durch Privatkunden.

Unter der Markenbezeichnung Alphabet ist die BMW Group Partner im internationalen markenübergreifenden Flottengeschäft. Das Angebot umfasst hauptsächlich die Fuhrparkfinanzierung von Großkunden sowie das ganzheitliche Management von Firmenflotten und die Unterstützung der Kunden bei einem nachhaltigen und klimafreundlichen Flottenmanagement.

[↗ Segment Finanzdienstleistungen](#)

STANDORTE

Globaler Überblick

Die BMW Group ist weltweit aktiv. Die größten Automobil- und Motorradmärkte für die BMW Group sind Europa, insbesondere Deutschland und das Vereinigte Königreich (UK), die USA und China.

* [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

STANDORTE WELTWEIT

● Vertriebsstandorte und Standorte Finanzdienstleistungen

- 1 Zentrale
- 2 Kanada
- 3 USA
- 4 Mexiko
- 5 Vereinigte Arabische Emirate
- 6 Brasilien

- 7 Argentinien *
- 8 Südafrika
- 9 Russland
- 10 Indien
- 11 China
- 12 Südkorea
- 13 Japan
- 14 Thailand
- 15 Malaysia
- 16 Singapur
- 17 Indonesien *
- 18 Australien
- 19 Neuseeland

* nur Vertrieb



41

Vertriebsstandorte und Standorte Finanzdienstleistungen weltweit

31

Produktionsstandorte

17

Länder mit Forschungs- und Entwicklungsstandorten

■ Produktion außerhalb Europas

- BMW Group Werk Araquari, Brasilien
- BMW Group Werk Chennai, Indien
- BMW Group Werk Manaus, Brasilien
- BMW Group Werk Rayong, Thailand
- BMW Group Werk Rosslyn, Südafrika
- BMW Group Werk San Luis Potosí, Mexiko
- BMW Group Werk Spartanburg, USA
- BMW Brilliance Automotive, China (3 Werke)

□ Partnerwerke außerhalb Europas

- Partnerwerk, Chongqing, China
- Partnerwerk, Chu Lai, Vietnam
- Partnerwerk, Hosur, Indien
- Partnerwerk, Jakarta, Indonesien
- Partnerwerk, Kairo, Ägypten
- Partnerwerk, Kulim, Malaysia

▲ Forschung und Entwicklung außerhalb Europas

- BMW Group Designworks, Newbury Park, USA
- BMW Group Technology Office USA, Mountain View, USA
- BMW Group Engineering and Emission Test Center, Oxnard, USA
- BMW Group Design, Technology and ConnectedDrive Lab China, Shanghai, China
- BMW Group Entwicklung China, Peking, China
- BMW Group Entwicklung und Technology Office, Tokio, Japan
- BMW Group Entwicklung USA, Woodcliff Lake, USA
- BMW Group IT Technology Office, Greenville, USA
- BMW Group IT Technology Office, Nanjing, China
- BMW Group IT Technology Office, Singapur
- BMW Group IT DevOps Hub, Chennai, Indien
- BMW Group IT DevOps Hub, Rosslyn, Südafrika
- BMW do Brasil Entwicklung, Araquari, Brasilien
- BMW Group Technology Office Tel Aviv, Tel Aviv, Israel
- BMW Group R&D Center Seoul, Seoul, Südkorea
- BMW Group Prototype Testing, Rosslyn, Südafrika
- BMW Brilliance Automotive, Shenyang, China

STANDORTE IN EUROPA

• Vertriebsstandorte und Standorte Finanzdienstleistungen

- 1 Deutschland
- 2 Norwegen
- 3 Dänemark
- 4 Schweden
- 5 Finnland
- 6 Niederlande
- 7 UK
- 8 Irland
- 9 Belgien/Luxemburg
- 10 Frankreich
- 11 Schweiz
- 12 Italien
- 13 Slowenien *
- 14 Spanien
- 15 Portugal

16 Tschechische Republik

17 Polen

18 Österreich

19 Slowakei

20 Ungarn *

21 Rumänien *

22 Bulgarien *

23 Griechenland

* nur Vertrieb



■ Produktion in Europa

- BMW Group Werk Berlin
- BMW Group Werk Dingolfing
- BMW Group Werk Eisenach
- BMW Group Werk Landshut
- BMW Group Werk Leipzig
- BMW Group Werk München
- BMW Group Werk Regensburg
- BMW Group Werk Wackersdorf
- BMW Group Werk Steyr, Österreich
- BMW Group Werk Hams Hall, UK
- BMW Group Werk Oxford, UK
- BMW Group Werk Swindon, UK
- Rolls-Royce Manufacturing Plant, Goodwood, UK

□ Partnerwerke in Europa

- Partnerwerk, Born, Niederlande (Auftragsfertigung)
- Partnerwerk, Graz, Österreich (Auftragsfertigung)

▲ Forschung und Entwicklung in Europa

- BMW Group Forschungs- und Innovationszentrum (FIZ), München, Deutschland
- BMW Car IT, München, Deutschland
- BMW Group Autonomous Driving Campus, Unterschleißheim, Deutschland
- BMW Group Designworks, München, Deutschland
- BMW Group Leichtbau- und Technologiezentrum, Landshut, Deutschland
- BMW Group Entwicklungszentrum für Dieselmotoren, Steyr, Österreich
- Critical TechWorks S.A., Porto/Lissabon, Portugal
- BMW France, S. A. S., Miramas, Frankreich
- Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Goodwood, UK
- BMW Group Vehicle Testing, Arjeplog, Schweden
- BMW Group Vehicle Testing, Granada, Spanien
- BMW Group Vehicle Testing, Sokolov, Tschechien

DIE INTEGRIERTE STRATEGIE DER BMW GROUP

41 Umfeldanalyse und Megatrends

42 Strategieprozess

46 Leistungsindikatoren und Steuerung

DIE INTEGRIERTE STRATEGIE DER BMW GROUP

Die BMW Group bewegt sich im Spannungsfeld herausfordernder, zunehmend komplexer und weltweit differenzierter Einflussfaktoren. Dazu zählen neben gesamtwirtschaftlichen Faktoren wie zum Beispiel die Inflation oder das Zinsniveau auch die allgemein wachsende Unsicherheit und Volatilität der Rahmenbedingungen:

- geopolitische Herausforderungen mit Auswirkungen auf die Geschäftsaktivitäten und globale Lieferketten
- erhöhte Wettbewerbsdynamik
- Megatrends wie Elektrifizierung und Vernetzung
- der Fokus des Kapitalmarkts auf Profitabilität und Wachstum
- Nachhaltigkeit und Zirkularität
- gesellschaftliche Erwartungen vor dem Hintergrund des Klimawandels
- demografischer Wandel

Mit diesen Einflussfaktoren und ihrer zum Teil hohen Veränderungsdynamik als wichtigen Eingangsgrößen entwickeln wir unsere Unternehmensstrategie kontinuierlich weiter und richten unsere strategischen Ziele entsprechend aus.

Die integrierte Strategie der BMW Group basiert auf grundlegenden Werten und Elementen wie der Integrität unseres Handelns und trägt durch einen fortlaufenden Prozess der zunehmenden Veränderungsdynamik Rechnung. [Compliance und Menschenrechte](#) Sie hat ihren Ausgangspunkt in der Analyse der globalen Megatrends, die für die Transformation der Automobilbranche von entscheidender Bedeutung sind. Sie umfasst im Kern den integrierten und kontinuierlichen Strategieprozess, das Zielsystem und die [Steuerung](#).



UMFELDANALYSE UND MEGATRENDS

Der Erfolg eines Unternehmens hängt maßgeblich von der Fähigkeit ab, Veränderungen im Umfeld frühzeitig zu erkennen, in Szenarien zu planen, Risiken wirksam zu steuern und Chancen, die sich aus Veränderungen ergeben können, wahrzunehmen

↗ [Risiken und Chancen](#). Zu diesem Zweck beobachten wir kontinuierlich unser Umfeld in den für uns wichtigsten Regionen und analysieren auch datenbasiert Trends und Entwicklungen, die unsere Geschäftstätigkeit in der Zukunft beeinflussen könnten. Der regelmäßige ↗ [Dialog mit den Stakeholdern](#) im Rahmen der BMW Group XChange-Formate rundet das Bild aus der Umfeldanalyse ab.

Die derzeit wichtigsten Megatrends mit langfristiger Auswirkung auf das Geschäftsmodell der BMW Group sind das Mobilitätsverhalten in der Gesellschaft, der Klimawandel sowie die Reduzierung von Kohlenstoffdioxid (CO₂)-Emissionen und Ressourcenverbrauch, die Elektromobilität sowie die Digitalisierung und Vernetzung, zu der auch das automatisierte/autonome Fahren gehört.

Mobilitätsverhalten

Individuelle Mobilität bleibt ein Bedürfnis des Menschen. Der Fahrzeugbesitz hängt jedoch stark vom Einkommen, von der Haushaltsgröße sowie dem Wohnort ab. Insbesondere in Ballungsräumen bleiben sogenannte On-Demand-Mobility (ODM)-Dienstleistungen relevant. Sie werden allerdings im Wesentlichen als Ergänzungsangebot genutzt.

Klimawandel und CO₂-Reduzierung

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 unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten [BMW Group und Kapitalmarkt](#). Auf EU-Ebene zielt die verabschiedete [EU-Taxonomie](#) darauf ab, die Geschäftstätigkeit von Unternehmen anhand von Nachhaltigkeitskriterien zu klassifizieren.

Elektromobilität und Antriebstechnologien

Im Verkehrssektor ist ein zügiger Übergang zur Elektromobilität eine wichtige Voraussetzung auf dem Weg zur Klimaneutralität. Bis zum Jahr 2030 werden Elektrofahrzeuge in voller Breite bezüglich Produktsubstanz und Angebotsvielfalt angeboten werden. Die steigende Nachfrage wird durch Betriebskostenvorteile und Rahmenbedingungen wie zum Beispiel staatliche Förderungen zusätzlich gestärkt. [Elektromobilität](#)

Digitalisierung und Vernetzung

Das moderne Fahrzeug ist bereits heute einer der komplexesten digitalen Gegenstände in Konsumentenhand. Die Implementierung von Software macht das Fahrzeug zunehmend auch zu einem Produkt, von dem entsprechende digitale Funktionen erwartet werden. Sie sollen verlässliche Hilfe und Unterstützung im Alltag sein, zusätzliche Möglichkeiten bieten und nahtlos in das persönliche Lebensumfeld passen. Entsprechend entwickeln sich weltweit die Kundenerwartungen und werden damit ein wichtiger Faktor für die Kaufentscheidung.

↗ Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung

Neben der Digitalisierung im Fahrzeug liegen in der Vernetzung entlang der Wertschöpfungskette weiter gehende Potenziale. Dazu hat die BMW Group gemeinsam mit anderen Herstellern, Systemlieferanten und Technologiepartnern die virtuelle Plattform Catena-X Automotive Network gegründet. Catena-X vernetzt globale Akteure zu durchgängigen Wertschöpfungsketten mit dem Ziel, auf standardisierter Basis Daten sicher auszutauschen.

↗ Produktion und Lieferantennetzwerk

Automatisiertes/autonomes Fahren

Neben der Digitalisierung bleibt die Entwicklung zum automatisierten/autonomen Fahren eine der wesentlichen Erwartungen an die Zukunft der Mobilität. Aufgrund der hohen Bedeutung für die Automobilindustrie, aber auch wegen der Komplexität der eingesetzten Technologien und des dazu notwendigen Know-hows fließen weltweit umfangreiche Mittel in deren Entwicklung.

Es ist davon auszugehen, dass die Vorgaben und Regelungen für autonomes Fahren in den einzelnen Ländern und Regionen bis 2025 konkretisiert sein werden. Ziel sämtlicher Regulatoren dürfte sein, autonomen Fahrsystemen mittelfristig die Zulassung zu erteilen. [↗ Produkte](#)

STRATEGIEPROZESS

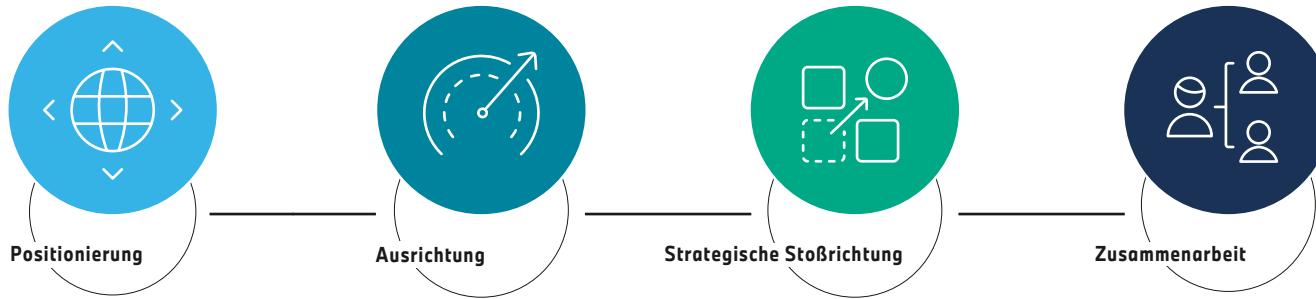
Die BMW Group sieht im Strategieprozess eine kontinuierliche Aufgabe. Der Vorstand befasst sich deshalb regelmäßig mit strategischen Fragen. Die zugrunde liegenden Prämissen werden auf Basis der Umfeldanalyse regelmäßig überprüft. Die Unternehmens- einschließlich der Produktstrategie und die strategischen Ziele der BMW Group bilden für die Fachbereiche den Anknüpfungspunkt, konkrete Stoßrichtungen und Umsetzungsmaßnahmen zu definieren. Dieser Prozess erfolgt über ein regelkreisbares Planungs- und Steuerungssystem. Die Strategie wird dabei in eine jährlich überarbeitete, längerfristige Unternehmensplanung überführt. Ihre Umsetzung wird durch ein Ziel- system mit den Aspekten Finanzen, Kunden, Prozesse, Lernen und Entwicklung kontrolliert [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#). Der Strategieprozess ermöglicht eine Planung in Szenarien, um zunehmend volatile und herausfordernde Rahmenbedingungen zu berücksichtigen. Er sichert damit Flexibilität und Reaktionsfähigkeit.

Unternehmensstrategie

Die BMW Group Strategie orientiert sich am Unternehmenszweck. Er ist Antrieb, Leitbild und Orientierung für unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Und er ist unser Anspruch an unsere aktive Rolle in der Gesellschaft: „Die BMW Group existiert, weil sie Menschen bewegt, Herzen berührt und den Verstand beflügelt.“

Vor diesem Hintergrund definiert die Unternehmensstrategie der BMW Group, kurz „BMW Group Strategie“, den strategischen Rahmen und legt die Basis dafür, dass das Unternehmen auch in einem zunehmend dynamischen Umfeld konsequent und marktorientiert auf Profitabilität, Wachstum und Nachhaltigkeit ausgerichtet bleibt. Die BMW Group Strategie formuliert die Zielansprüche in den vier Elementen Positionierung, Ausrichtung, strategische Stoßrichtung und Zusammenarbeit.

BMW Group Strategie



Positionierung – wofür steht die BMW Group?

Die BMW Group steht für erstklassige individuelle Mobilität und leistet einen Beitrag zu einer nachhaltigen Entwicklung. Ziel ist es, Ökonomie, Ökologie und die Gesellschaft in Einklang zu bringen. Sie verbindet Freude und Verantwortung ohne Kompromisse. Die BMW Group verpflichtet sich, das Pariser Klimaabkommen zu erfüllen, mit nachweisbaren, stetigen Verbesserungen. Dazu treibt das Unternehmen die Reduzierung von CO₂-Emissionen über den gesamten Lebenszyklus seiner Produkte sowie die Kreislaufwirtschaft voran – von der Lieferkette über die Produktion und die Nutzungsphase bis hin zum Recycling der Produkte. Die BMW Group hat sich zu diesem Zweck messbare, wissenschaftsbasierte und im Unternehmen fest verankerte Ziele bis 2030 gesetzt (Basisjahr je 2019). So sollen die CO₂-Emissionen wie folgt reduziert werden:

1. CO₂-Reduzierung um 80 % in den eigenen Werken und Standorten (Scope 1 und 2) im Durchschnitt je produziertes Fahrzeug [↗ CO₂-Emissionen an den Standorten](#)

2. CO₂-Reduzierung in der Nutzungsphase des Fahrzeugs (Scope 3 downstream) im Durchschnitt um mehr als 50 % je gefahrenen Kilometer. Dies wird ermöglicht durch weitere Effizienzverbesserungen bei unseren elektrifizierten

Modellen sowie der neuen Generation der Verbrennertechnologien. Hinzu kommt die dynamisch zunehmende Nachfrage nach unseren elektrifizierten Fahrzeugen
[↗ Elektromobilität, ↗ Segment Automobile](#)

3. CO₂-Reduzierung um mehr als 20 %* in der Lieferkette (Scope 3 upstream) im Durchschnitt je Fahrzeug
[↗ CO₂-Emissionen in der Lieferkette](#)

Wir haben uns zu diesem Zweck der Science Based Targets Initiative (SBTi) angeschlossen. So gewährleisten wir Transparenz und Vergleichbarkeit bei der Validierung und Messbarkeit der Ziele. Zugleich stellen wir sicher, dass die Ziele den neuesten wissenschaftlichen Erkenntnissen entsprechen. [↗ CO₂-Emissionen](#)

Bei unseren Fahrzeugprojekten zählen bereits in der Entwicklungsphase [↗ Steuerungsgrößen](#) wie die [↗ CO₂-Emissionen](#) über den gesamten Produktlebenszyklus zu wichtigen [↗ Leistungsindikatoren](#). Der Vorstand erhält und diskutiert jedes Quartal einen Statusbericht zur Nachhaltigkeit und leitet bei Bedarf entsprechende Maßnahmen ab.

Die BMW Group arbeitet zudem in zahlreichen Projekten und Initiativen aktiv daran, die Rahmenbedingungen für die Elektromobilität zu verbessern. Dazu zählt der flächendeckende Ausbau der Ladeinfrastruktur. Die ambitionierten Ziele des Pariser Klima-

abkommens zur Eindämmung des Klimawandels im Verkehrssektor erfordern einen Mix moderner Antriebstechnologien, der eng auf Kundenbedürfnisse und die weltweit unterschiedlichen Mobilitätsanforderungen abgestimmt ist. Neben rein elektrischen Antrieben leisten auch Plug-in-Hybride und moderne Verbrennungstechnologien einen wichtigen Beitrag zur Verringerung der weltweiten CO₂-Emissionen. Zudem treibt die BMW Group ihre Aktivitäten im Bereich Wasserstoff kontinuierlich voran. [↗ Produkte](#)

In unserer weltweiten Organisation ist die Berücksichtigung der ESG-Kriterien über die einzelnen Marktstrategien fest verankert. In unserem internationalen Nachhaltigkeitsnetzwerk werden zudem Best Practices zu den Themen Umweltschutz, soziale Nachhaltigkeit, Corporate Citizenship und Governance ausgetauscht.



Ausrichtung – was treibt die BMW Group an?

Die BMW Group bietet begeisternde Produkte – heute und für zukünftige Generationen – und sichert sich durch eine hohe Ertragskraft ihre unternehmerische Eigenständigkeit. Mit ihrer starken Innovationskraft und Leidenschaft gestaltet die BMW Group die Zukunft nachhaltiger Mobilität. Begeisternde Produkte ermöglichen höchste Kundenzufriedenheit, Stärkung der Marken und eine Steigerung des Marktanteils der BMW Group.

Die wirtschaftliche Leistungsfähigkeit hat in unserer Unternehmenssteuerung eine hohe Bedeutung. Für die Profitabilität der BMW Group stehen unsere ambitionierten finanziellen Ziele, die mit den strategischen Kennzahlen EBIT-Marge im Segment Automobile (Korridor von 8 – 10 %), einem RoCE im Segment Automobile von mindestens 18 % und einer EBT-Marge Konzern von mehr als 10 % verknüpft sind. [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#)

* Aus Gründen der Vereinfachung handelt es sich hierbei um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22 %.

Im Rahmen der Effizienzorientierung bewerten wir zudem regelmäßig die Möglichkeiten, um im Unternehmen Synergien und Effizienzen bestmöglich zu nutzen. Damit reduzieren wir Komplexitäten, die zum einen aus steigenden, zum anderen aus heterogenen regulatorischen Anforderungen entstehen. Beschleunigte, digitalisierte Prozesse bei schlanken Strukturen sind dabei wichtige Voraussetzungen, um Effizienzen konsequent zu erschließen.



Strategische Stoßrichtung – wohin entwickelt sich die BMW Group?

Die BMW Group fokussiert sich auf ihre Kundinnen und Kunden und erfüllt deren weltweit unterschiedliche Ansprüche. Dabei versteht sie die Bedürfnisse ihrer heutigen und zukünftigen Kundinnen und Kunden und übertrifft deren Erwartungen. Sie verbindet zukunftsweisende Technologien, emotionale Produkte und individuelle Kundenbetreuung zu einem einzigartigen Gesamterlebnis. Die Themenfelder Elektrifizierung, Digitalisierung sowie Zirkularität stehen dabei im Vordergrund.

Die Bedeutung der Elektromobilität haben wir früh erkannt und setzen die Transformation konsequent im Unternehmen um. Die BMW Group investiert sowohl in den Umbau der bestehenden Werke als auch in den Kompetenzaufbau ihrer Belegschaft. Eine fortlaufende Qualifizierung sichert weltweit Arbeitsplätze [↗ Mitarbeitende und Gesellschaft](#). Die Neuausrichtung unseres Münchener Stammwerks ist ein Beispiel dafür, wie die BMW Group bis zum Jahr 2026 und bei laufender Produktion die Transformation eines Vollwerks inklusive Motorenfertigung von Verbrennern auf 100 % Elektromobilität erfolgreich gestalten wird. In diesem Zusammenhang investiert die BMW Group in erheblichem Umfang, um die kontinuierliche Transformation auch in allen Nachhaltigkeitsaspekten (ESG-Kriterien) voranzutreiben. [↗ Produktion und Lieferantennetzwerk, ↗ Mitarbeitende und Gesellschaft](#)

Die BMW Group stellt das Kundenerlebnis in den Mittelpunkt ihrer Marketing- und Vertriebsaktivitäten. Ziel ist es, das beste Premium-Kundenerlebnis der Industrie zu bieten. In einem immer digitaler werdenden Umfeld mit sich ändernden Kundenbedürfnissen setzt das Unternehmen dabei auf eine zukunftsgerichtete Vertriebsstruktur mit Fokus auf die Digitalisierung der Kundenschnittstelle und den direkten Kundenzugang. In diesem Rahmen sind die My BMW App und die MINI App mit derzeit bereits fast zehn Millionen Nutzerinnen und Nutzern ein wesentlicher Bestandteil. Mehr als zwei Millionen Kundinnen und Kunden greifen täglich auf die Anwendungen zu. Über das Smartphone interagieren sie mit ihren BMW und MINI Fahrzeugen, der BMW Group selbst sowie den BMW und MINI Händlern und erhalten personalisierte Angebote. So wird die Beziehung zu den Kundinnen und Kunden noch enger.

Ein weiteres wesentliches Element der neu ausgerichteten Vertriebsstruktur bildet künftig der Direktvertrieb mit Agenten als Handelsvertretern in Europa und China. Zunächst wird MINI als erste Konzernmarke das neue Vertriebsmodell in Europa und China umsetzen. Für die Marke BMW ist die Umstellung ab 2026 in Europa geplant. Damit treibt die BMW Group den Online-Verkauf von Fahrzeugen entscheidend voran.

Kundinnen und Kunden sind frei in ihrer Wahl, ob sie ihr Fahrzeug beim Agenten oder online bestellen. Zudem können sie nahtlos zwischen beiden Welten wechseln. Gleichzeitig streben wir damit ein konsistentes Preisniveau über die Vertriebskanäle an – eine Transparenz, von der unsere Kundinnen und Kunden profitieren. Die Umsetzung erfolgt unter enger Einbindung der Handelspartner. Ihnen wird mit der neuen Vertriebsstruktur ein attraktives und zukunftsfähiges Geschäftsmodell geboten. Sie sind auch zukünftig das Gesicht für Kundinnen und Kunden und können sich bestmöglich auf die Beratung und Betreuung konzentrieren. Die BMW Group wiederum verbessert durch den Direktvertrieb den direkten Kundenzugang – die Grundvoraussetzung, um das beste Kundenerlebnis der Industrie zu bieten. [↗ Segment Automobile](#). Auch im Segment Finanzdienstleistungen erweitern wir unser

Angebot kontinuierlich um digitale und modulare Dienste. Im Rahmen der strategischen Ausrichtung im Finanzdienstleistungsgeschäft wollen wir unser Produktangebot allen Kundengruppen auf sämtlichen Kanälen zugänglich machen. [↗ Segment Finanzdienstleistungen](#)



Zusammenarbeit – wie erreicht das die BMW Group?

Die BMW Group strebt permanent nach besten Ergebnissen, unterstützt die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter dabei, ihre Potenziale zu entdecken, diese weiterzuentwickeln und ihre Leistungsfähigkeit zu erhalten. Wir fördern und fordern starke Teams mit komplementären Stärken, die vernetzt zusammenarbeiten, um in einem komplexen Umfeld beste Lösungen zu bringen. Wir sehen in der Vielfalt ein wichtiges Element unserer Wettbewerbsfähigkeit [↗ Mitarbeitende und Gesellschaft](#). Die Messgröße Diversity definiert den Frauenanteil in Führungsfunktionen als eine strategische Zielgröße, die auch einen bedeutenden Leistungsindikator darstellt. Der Frauenanteil in Führungsfunktionen soll in der BMW Group bis 2025 auf 22 % steigen. [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#)

Die Belegschaft der BMW Group arbeitet nicht nur intern Hand in Hand, sondern auch mit externen Partnern. Die über lange Zeit gewachsenen, stabilen Beziehungen in unseren Partnernetzwerken ruhen auf den gleichen Werten, wie wir sie in der BMW Group pflegen. So erzielen wir maximale Wirksamkeit und führen das Unternehmen gemeinsam zum Erfolg. Dies hat sich in den Krisenjahren und zuletzt auch 2022 bewährt: Unsere [↗ Lieferketten](#) hielten stand und das Händlernetzwerk zeigte seine Stärke trotz der herausfordernden Bedingungen wie der Verknappung von Halbleiter-Komponenten, pandemiebedingten Lockdowns in China und weiterer Lieferengpässe aufgrund des Krieges in der Ukraine.

Catena-X

Als Mitinitiator und Mitglied von Catena-X ist die BMW Group Teil eines kollaborativen und offenen Datenökosystems, das Zulieferer, Automobilhersteller und Recyclingunternehmen digital vernetzt. Ziel von Catena-X ist es, über die gesamte Wertschöpfungskette einen durchgängigen, digitalen Informationsfluss zu ermöglichen. Die datenbasierte Vernetzung der Catena-X-Nutzer erfolgt auf der Basis europäischer Werte und Prinzipien (GAIA-X und IDSA) sowie gemeinsamer Standards und ermöglicht erstmals unterschiedliche Anwendungsfälle entlang der gesamten automobilen Wertschöpfungskette. Durch einen souveränen Datenaustausch behält jedes Unternehmen die Hohheit über seine eigenen Daten.

Der aktuelle Fokus von Catena-X liegt auf den Bereichen Kreislaufwirtschaft, Resilienz, Profitabilität und Kundenerlebnis. Auch für die Transparenz von Nachhaltigkeits- und Regulatorikanforderungen wie dem CO₂-Fußabdruck wird eine Datenbasis gelegt. Einheitliche Standards und Prozesse ermöglichen es, schrittweise weitere Partner unabhängig von der Größe für eine unternehmensübergreifende Zusammenarbeit aufzunehmen. Eine Mitgliedschaft im Catena-X-Netzwerk könnte im Lieferantennomierungsprozess zukünftig eine größere Rolle spielen, um die Durchgängigkeit in der Lieferkette sicherzustellen. Aktuell hat das Catena-X-Netzwerk 133 Mitglieder (Stand 1. Januar 2023).

Gemeinsam mit unseren Kooperationspartnern realisieren wir Potenziale hinsichtlich Know-how-Zugang, Profitabilität und Technologie-Footprint. Kooperationen bauen wir kontinuierlich aus. So erschließen wir zusätzliche Potenziale für die Wertschöpfung im Konzern. [↗ Innovationen, Digitalisierung und Kundenorientierung](#)

Produktstrategie und die elektrische Zukunft mit der NEUEN KLASSE

Die BMW Group setzt die Transformation zur vollelektrischen und vernetzten Mobilität konsequent um. Bereits 2013 hat das Unternehmen mit dem project i als Pionier der E-Mobilität die Technologie erschlossen und mit dem BMW i3 und BMW i8 in den Serieneinsatz gebracht.

Im Jahr 2020 startete die Modelloffensive vollelektrischer Fahrzeuge und bis Ende 2022 hatten bereits sieben Modelle ihre Markteinführung: der BMW iX3¹, der BMW iX1, der BMW i4¹, der BMW i7¹, der BMW iX11, die Langversion des BMW 3er für den chinesischen Markt und der MINI Cooper SE¹. Im Berichtsjahr 2022 hat sich die Zahl der Auslieferungen mit 215.752² vollelektrifizierten Fahrzeugen mehr als verdoppelt (2021: 103.854² Fahrzeuge/+107,7%). Auch BMW M arbeitet an verschiedenen Formen der Elektrifizierung. Bereits 2021 hat die Marke mit dem BMW i4 M50¹ ein Performance-Automobil mit vollelektrifiziertem Antrieb auf den Markt gebracht. Im Jahr 2022 folgte der BMW iX M60¹.

Die BMW i5 Limousine und die Langversion des BMW iX1 für den chinesischen Markt kommen 2023 in den Handel. Rolls-Royce bringt als weltweit führende Marke in der Luxusklasse mit dem Spectre¹ sein erstes vollelektrisches Fahrzeug auf den Markt. [↗ Segment Automobile](#). Damit wird die BMW Group 2023 in fast allen wesentlichen Modellreihen mindestens ein vollelektrisches Modell auf der Straße haben. Bereits bis 2025 soll der Anteil elektrifizierter Automobile an den Gesamtauslieferungen auf über 30 % ansteigen. Grundlage unserer Offensive sind intelligente Fahrzeugarchitekturen und das hochflexible [↗ Produktionsnetzwerk](#).

BMW Motorrad setzte mit der erfolgreichen Einführung des Elektro-Scooters BMW CE 04 im März 2022 seine Elektrifizierungsstrategie fort. Darüber hinaus gibt das vollelektrische Konzeptfahrzeug BMW CE 02 einen Ausblick auf weitere Angebote im Bereich der urbanen Mobilität. [↗ Segment Motorräder](#)

Neben der Produksubstanz bieten wir unseren Kundinnen und Kunden mit dem passenden Ladeökosystem einen 360°-Ansatz. Über das Angebot von Lademöglichkeiten zu Hause und am Arbeitsplatz hinaus setzen wir im Bereich öffentliches Laden mit unseren Angeboten BMW Charging und MINI Charging an.

[↗ Elektromobilität](#)

Ab 2025 gehen wir mit der NEUEN KLASSE den nächsten Schritt der Transformation. Sie soll Maßstäbe bei Elektrifizierung, Digitalisierung sowie Zirkularität setzen.

Sie zeichnet sich durch eine ausschließlich auf BEV (Battery Electric Vehicle) ausgerichtete Neue Cluster-Architektur (NCAR) aus. Die sechste Generation unseres elektrischen Antriebs soll mit einem völlig neu entwickelten Hochvoltspeicher-Konzept sowie optimiertem Zelldesign und einer optimierten Zellchemie kommen. Die Neuentwicklungen führen zu rund 30 % mehr Reichweite bei bis zu 30 % geringerer Ladezeit und circa 50 % geringeren Herstellkosten. Die neue Antriebsgeneration wird aus hoch skalierbaren Baukästen bestehen, die die gesamte Bandbreite unseres Produktangebots abdecken können. Die auf BEV ausgerichtete Fahrzeugarchitektur und die neue Antriebs- und Batteriegeneration sollen in der NEUEN KLASSE signifikante Effizienzsprünge ermöglichen.

¹ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

² einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd



Die Produktion der Fahrzeuge der NEUEN KLASSE startet 2025 im neu errichteten BMW Group Werk Debrecen und wird ab 2026 auf das BMW Group Werk in München ausgeweitet. Zusätzliches Volumen wird durch die Integration der NEUEN KLASSE im BMW Group Werk San Luis Potosí ab 2027 erreicht. Bis 2030 soll der Anteil vollelektrifizierter Fahrzeuge an den Gesamtauslieferungen der BMW Group mehr als 50 % betragen. Die Marke Rolls-Royce soll bis 2030 vollständig auf ein vollelektrifiziertes Angebot umgestellt sein, die Marke MINI bis 2031. [↗ Elektromobilität](#)

LEISTUNGSDINDIKATOREN UND STEUERUNG

Als Teil des revolutionären User-Experience-Konzepts der NEUEN KLASSE kommt mit dem BMW Panoramic Vision eine neue Generation von Head-Up Displays zum Einsatz, die Kundinnen und Kunden eine Projektion umfangreicher, relevanter Informationen auf der vollen Breite der Windschutzscheibe anbietet. Diese Neuinterpretation der Fahrerorientierung schafft ein neues Bedienkonzept und erhöht die Fahrsicherheit im Sinne des Ansatzes „Eyes on the road and hands on the wheel“. Ferner umfasst die NEUE KLASSE eine neu definierte Elektrik-/Elektronik-Architektur für Hard- und Software sowie einen neuen Baukasten für automatisiertes Fahren. Dies soll auch die Grundlage schaffen, einen künftig weiter steigenden Teil des Umsatzes über den Lebenszyklus des Fahrzeugs hinweg durch individuell konfigurierbare und buchbare Features zu erzielen.

Darüber hinaus wird mit der NEUEN KLASSE ein neues Niveau an Nachhaltigkeit über den gesamten Lebenszyklus angestrebt. Dazu setzt die BMW Group auf das Konzept der Zirkularität mit einem steigenden Anteil an Sekundärmaterialien.

[↗ Materialkreisläufe schließen](#)

Die durch Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedeten Zielwerte im strategischen Zielsystem bilden die Planungsgrundlage für das jeweilige Berichtsjahr und die Zielvereinbarungen mit den Führungskräften der BMW Group [↗ Vergütungsbericht](#). Nachfolgend führen wir die nach DRS 20 definierten bedeutsamsten Leistungsindikatoren auf, die auch der Unternehmenssteuerung in der BMW Group zugrunde liegen. [↗ Steuerung](#)

Konzern

- Ergebnis vor Steuern (EBT)
- Zahl der Mitarbeiter am Jahresende
- Frauenanteil in Führungsfunktionen (in %)

Segment Automobile

- Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse (EBIT-Marge; in %)
- Return on Capital Employed (RoCE; in %)
- Auslieferungen (in Einheiten)
- Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen (in %; bis 2022)
- Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen (in %; ab 2023, siehe [↗ Steuerung](#))
- CO₂-Emissionen EU-Neuwagenflotte (in g CO₂/km)
- CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug (in t)

Segment Motorräder

- Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse (EBIT-Marge; in %)
- Return on Capital Employed (RoCE; in %)
- Auslieferungen (in Einheiten)

Segment Finanzdienstleistungen

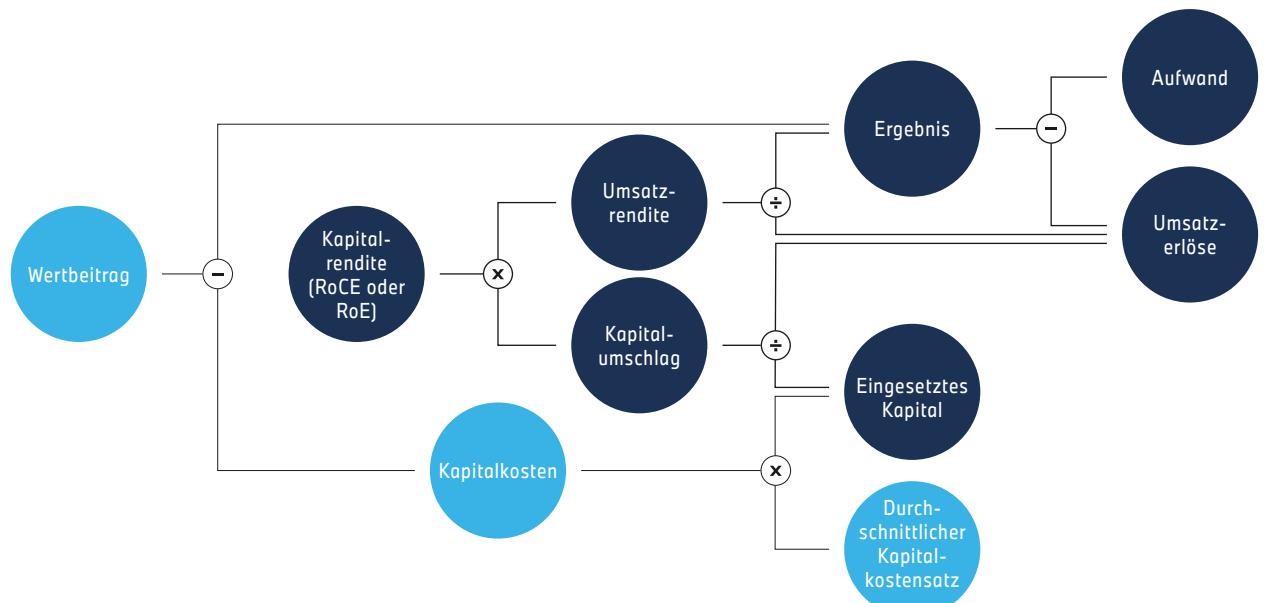
- Return on Equity (RoE; in %)

Steuerung

Die BMW Group verfolgt mit dem betriebswirtschaftlichen Steuerungssystem einen wertorientierten Ansatz. Die Schwerpunkte liegen dabei auf Profitabilität, einem stetigen Unternehmenswachstum, Wertsteigerung für die Kapitalgeber, Nachhaltigkeit und Klimaschutz sowie der Sicherung von Arbeitsplätzen. Das Kapital ist dann rentabel eingesetzt, wenn der erwirtschaftete Gewinn die Kosten des zur Verfügung gestellten Eigen- und Fremdkapitals dauerhaft übersteigt. Auf diese Weise wird auch die unternehmerische Eigenständigkeit langfristig gesichert.

Das konzerninterne Steuerungssystem der BMW Group ist mehrstufig aufgebaut. Die operative Steuerung erfolgt dabei überwiegend auf Segmentebene. Zusätzliche Kennzahlen auf Konzernebene werden im Steuerungssystem berücksichtigt, um die langfristige Unternehmensentwicklung zu beeinflussen. In diesem Zusammenhang dient unter anderem der Wertbeitrag als Indikator für den im Geschäftsjahr geleisteten Beitrag zum Unternehmenswert. Dieser Anspruch wird sowohl auf Konzern- als auch auf Segmentebene durch die bedeutsamsten Leistungsindikatoren gemessen. Der Zusammenhang zwischen dem Wertbeitrag und seinen relevanten Werttreibern stellt sich vereinfacht wie folgt dar:

BMW Group – Werttreiber



Steuerung von Nachhaltigkeit

Die langfristige Ausrichtung der BMW Group Strategie wird im Vorstand festgelegt. Der Gesamtvorstand verantwortet auch die Umsetzung der Nachhaltigkeitsziele. Wesentliche Entscheidungen werden damit auch unter dem Gesichtspunkt der Nachhaltigkeit bewertet. Dadurch ist Nachhaltigkeit konsequent in die Entscheidungsabläufe des Unternehmens sowie die Vergütung der obersten Führungsebenen eingebunden.

Für die integrierte Steuerung der Nachhaltigkeit auf Unternehmensebene gibt es ein Konzernzielesystem, das in den einzelnen Ressorts umgesetzt wird. Die BMW Group hat sich zum Ziel gesetzt, ausgehend vom Basisjahr 2019 die CO₂-Emissionen der Fahrzeugflotte bis zum Jahr 2030 über den gesamten Lebenszyklus um durchschnittlich insgesamt 40 % zu reduzieren. Dafür gibt es spezifische Ziele für die Scopes der Nutzungsphase, der Produktion und der Lieferkette des Fahrzeugs ([Positionierung](#), [CO₂-Emissionen](#)). Daraus werden spezifische CO₂-Vorgaben für jedes Fahrzeugprojekt abgeleitet, digital gesteuert und nachgehalten.

Eine integrierte Zielsteuerung gewährleistet, dass sämtliche Fahrzeugprojekte der BMW Group ihren Beitrag dazu leisten, die Nachhaltigkeitsziele zu erreichen. Des Weiteren wird die BMW Group die gesetzten Ziele zur Verwendung von Sekundärrohstoffen perspektivisch erhöhen. Somit zählen nichtfinanzielle Steuerungsgrößen wie die CO₂-Emissionen und zukünftig Sekundärrohstoffquoten zu wichtigen Leistungsindikatoren bei neuen Fahrzeugprojekten. Insgesamt ergibt sich so ein durchgängig konsistentes Steuerungsmodell. In allen Bereichen wird sichergestellt, dass die finanziellen Aspekte berücksichtigt werden sowie die wirksamsten Maßnahmen priorisiert zur Umsetzung kommen. [GRI-Index: 2-13](#)

Operative Steuerung auf Segmentebene

Auf Segmentebene erfolgt die operative Steuerung aggregiert auf der Grundlage von Kapitalrenditen. In Abhängigkeit vom Geschäftsmodell im jeweiligen Segment werden die erwirtschafteten

Renditen dabei im Verhältnis zum Gesamt- oder Eigenkapital gemessen.

In den Segmenten Automobile und Motorräder ist dies der Return on Capital Employed (RoCE), im Segment Finanzdienstleistungen der Return on Equity (RoE). In diesen Kennzahlen sind mit der Profitabilität (Umsatzrendite) und der Kapitaleffizienz (Kapitalumschlag) eine Vielzahl relevanter wirtschaftlicher Informationen zu Einflussgrößen auf den Segmenterfolg und die Entwicklung des Unternehmenswerts vereint.

Segment Automobile

Die am höchsten verdichtete Kennzahl für das Segment Automobile ist die Gesamtkapitalrendite RoCE. Diese Kennzahl liefert Informationen über die Rentabilität des eingesetzten Kapitals beziehungsweise des operativen Geschäfts. Durch Werttreiberanalysen lassen sich die Ursachen einer Veränderung im RoCE interpretieren und daraus geeignete Maßnahmen zur Einflussnahme auf seine Entwicklung ableiten.

Die berücksichtigten Positionen des eingesetzten Kapitals bilden den Fokus der operativen Segmentsteuerung ab. Das eingesetzte Kapital beinhaltet die Summe aus immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Net Working Capital, das die Bilanzpositionen Vorräte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen umfasst. Im Zuge des Erwerbs weiterer Anteile an BMW Brilliance und der daraus resultierenden Vollkonsolidierung ab 11. Februar 2022 im Konzernabschluss der BMW Group zeigt sich ein Anstieg des eingesetzten Kapitals im Vergleich zu 2021. Dies ist insbesondere auf die Übernahme der Sachanlagen und immateriellen Vermögenswerte sowie die Aktivierung zurückgeworbener Rechte im Rahmen der Kaufpreisallokation zurückzuführen. Vorübergehend wird der RoCE von dieser höheren Kapitalbasis sowie den damit verbundenen Abschreibungen beeinflusst.

Der strategische Zielwert für den RoCE beträgt 18 %. Eine Wertsteigerung für die Aktionärinnen und Aktionäre der BMW AG wird erzielt, wenn der RoCE die Kapitalkosten übersteigt.

Return on Capital Employed (Segment Automobile)¹

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Automobile	10.635	9.870	58.728	41.064	18,1	24,0

Aufgrund der besonderen Bedeutung des RoCE für die BMW Group werden zur Steuerung des Segments Automobile zusätzliche Kennzahlen herangezogen, die einen wesentlichen Einfluss auf die Kapitalrendite und somit auf den Segmenterfolg haben. Diese Werttreiber umfassen die Auslieferungen sowie die operative Umsatzrendite (EBIT-Marge: segmentbezogenes Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf den Segmentumsatz) als Kennzahl für die Profitabilität im Segment.

Darüber hinaus wird die Einhaltung von CO₂-Flottenvorgaben in regulierten Märkten gesteuert. Dazu zählt auch der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen [Leistungssindikatoren](#). Da die Erfüllung regulatorischer Vorgaben einen signifikanten Einfluss auf den Unternehmenserfolg hat, werden die betriebswirtschaftlichen Entscheidungen zu Fahrzeugprojekten auch unter Berücksichtigung von CO₂-Flottenvorgaben getroffen [Steuerung von Nachhaltigkeit](#). Ab dem Geschäftsjahr 2023 wird der Leistungssindikator Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen ersetzt durch den Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen. Grund für die Anpassung ist der zunehmende Fokus der BMW Group auf vollelektrische Fahrzeuge und deren zunehmende Bedeutung für die anspruchsvollen CO₂-Ziele des Unternehmens. [Prognose](#)

mende Fokus der BMW Group auf vollelektrische Fahrzeuge und deren zunehmende Bedeutung für die anspruchsvollen CO₂-Ziele des Unternehmens. [Prognose](#)

**RoCE Automobile
bzw. Motorräder**

$$\text{Ergebnis vor Finanzergebnis} = \frac{\text{Durchschnittlich eingesetztes Kapital}}{\text{Durchschnittlich eingesetztes Kapital}}$$

Segment Motorräder

Das Steuerungssystem im Segment Motorräder entspricht weitgehend der Logik im Segment Automobile. Spitzenkennzahl ist die Gesamtkapitalrendite RoCE. Der strategische Zielanspruch für den RoCE im Segment Motorräder beträgt 18 %.

Zu den wesentlichen Werttreibern zählen die Auslieferungen sowie die operative Umsatzrendite (EBIT-Marge: segmentbezogenes Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf den Segmentumsatz) als Kennzahl für die Profitabilität im Segment.

Return on Capital Employed (Segment Motorräder)²

	Ergebnis vor Finanzergebnis in Mio. €		Durchschnittlich eingesetztes Kapital in Mio. €		Return on Capital Employed in %	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Motorräder	257	227	1.031	1.034	24,9	21,9

¹ Seit dem Berichtsjahr 2022 gilt eine neue Definition des RoCE (zur Definition siehe [Glossar](#)). Der Wert 2021 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2021 vor Anpassung: 59,9 %).

² Seit dem Berichtsjahr 2022 gilt eine neue Definition des RoCE (zur Definition siehe [Glossar](#)). Der Wert 2021 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2021 vor Anpassung: 35,9 %).

Return on Equity (Segment Finanzdienstleistungen)

	Ergebnis vor Steuern in Mio. €		Durchschnittliches Eigenkapital in Mio. €		Return on Equity in %	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Finanzdienstleistungen	3.205	3.753	17.891	16.586	17,9	22,6

Segment Finanzdienstleistungen

Das Segment Finanzdienstleistungen wird durch die Eigenkapitalrendite RoE gesteuert. Der RoE ist eine branchenübliche Kennzahl im Bankensektor und wird definiert als das Segmentergebnis vor Steuern bezogen auf das durchschnittlich im Segment Finanzdienstleistungen gebundene Eigenkapital. Die angestrebte Zielrendite für das eingesetzte Kapital beträgt mindestens 14 %.

$$\text{RoE Finanzdienstleistungen} = \frac{\text{Ergebnis vor Steuern}}{\text{Durchschnittliches Eigenkapital}}$$

Strategische Steuerung auf Konzernebene

Die strategische Steuerung und die Bewertung der finanziellen Auswirkungen auf Basis der langfristigen Unternehmensplanung erfolgen im Wesentlichen auf Konzernebene. Das Konzernergebnis vor Steuern bietet als ein wesentlicher Leistungsindikator einen umfassenden Blick auf den gesamten Unternehmenserfolg nach Konsolidierungseffekten und ermöglicht einen transparenten (Zeitreihen-)Vergleich. Weitere Leistungsindikatoren auf Unternehmensebene sind die Mitarbeiterzahl am Jahresende sowie der Frauenanteil in Führungsfunktionen. Bis zum Jahr 2025 will die BMW Group den Frauenanteil in Führungsfunktionen auf 22 % erhöhen. [↗ Strategieprozess](#)

Die Informationen, die in den bedeutsamsten Leistungsindikatoren auf Konzernebene zum Ausdruck kommen, werden durch die finanziellen Kennzahlen Umsatzrendite vor Steuern und Wertbeitrag ergänzt. Der Wertbeitrag als hoch verdichtete Kennzahl ermöglicht zusätzliche Aussagen zur Kapitaleffizienz beziehungsweise zu (Opportunitäts-)Kosten für das Kapital, das zur Erzielung des Ergebnisses benötigt wird. Ein positiver Wertbeitrag bedeutet, dass eine Kapitalrendite erzielt wurde, die über dem Kapitalkostensatz liegt.

$$\begin{aligned}\text{Wertbeitrag Group} &= \frac{\text{ErgebnisgröÙe} - \text{Kapitalkosten}}{\text{ErgebnisgröÙe} - (\text{Kapitalkostensatz} \times \text{Eingesetztes Kapital})}\end{aligned}$$

Wertbeitrag Group

	Ergebnisgröße		Kapitalkosten (EK + FK)		Wertbeitrag Group	
in Mio. €	2022	2021	2022	2021	2022	2021
BMW Group	23.730	16.289	11.194	8.938	12.536	7.351

Das eingesetzte Kapital besteht aus dem eingesetzten Konzernen eigenkapital, den Finanzverbindlichkeiten der Segmente Automobile und Motorräder sowie den Pensionsrückstellungen – jeweils als Durchschnittswert zum Ende der letzten fünf Quartale. Die Ergebnisgröße entspricht dem Konzernergebnis vor Steuern, bereinigt um die Zinsaufwendungen aus Pensionsrückstellungen und Finanzverbindlichkeiten der Segmente Automobile und Motorräder (Ergebnis vor Zinsaufwand und Steuern). Der Kapitalkostensatz kennzeichnet die Mindestrenditeforderung der Kapitalgeber für die Bereitstellung des eingesetzten Kapitals. Da das eingesetzte Kapital sowohl Eigenkapitalanteile (zum Beispiel Aktien) als auch Fremdkapitalanteile (zum Beispiel Anleihen) umfasst, wird der Kapitalkostensatz als gewichteter Durchschnitt aus Eigen- und Fremdkapitalkostensätzen bestimmt. Diese werden durch marktübliche Verfahren ermittelt. Der durchschnittliche, gewichtete Kapitalkostensatz der BMW Group betrug im Jahr 2022 wie im Vorjahr 12 % vor Steuern.

Zur Ermittlung der internen Renditeansprüche werden risiko angepasste Kapitalkostensätze im Durchschnitt über mehrere zurückliegende Jahre betrachtet. Mit Blick auf die Langfristigkeit von Produkt- und Investitionsentscheidungen finden im Rahmen der Segmentsteuerung folgende interne Renditeansprüche Anwendung:

in %	2022	2021
Automobile	12,0	12,0
Motorräder	12,0	12,0
Finanzdienstleistungen	13,4	13,4

Wertorientierte Steuerung bei Projektentscheidungen

Das operative Geschäft in den Segmenten Automobile und Motorräder zeichnet sich wesentlich durch seinen lebenszyklusabhängigen Charakter der Investitionsprojekte aus. Die Projekte haben einen erheblichen Einfluss auf die zukünftige Geschäftsentwicklung. Projektentscheidungen sind daher wichtige Bestandteile der finanziellen Steuerung in der BMW Group. Die Grundlage von Projektentscheidungen sind Projektrechnungen, die aus den prognostizierten Zahlungsströmen des einzelnen Projekts abgeleitet werden. Der Betrachtungszeitraum dieser Berechnungen entspricht jeweils der Projektlaufzeit, das heißt den Folgejahren, in denen aus dem Projekt Zahlungsströme zu erwarten sind. Die Projektentscheidungen werden auf der Basis des Kapitalwerts und der internen Rendite der Projektrechnung getroffen. Der Kapitalwert gibt an, inwiefern das Projekt künftig in der Lage sein wird, Einzahlungsüberschüsse über die Kapitalkosten hinaus zu erzielen. Ein Projekt mit positivem Kapitalwert erhöht die künftigen Wertbeiträge des Unternehmens und damit auch den Unternehmenswert. Die interne Rendite des Projekts misst die durchschnittliche Verzinsung des im Projekt eingesetzten Kapitals. Bei sämtlichen Projektentscheidungen werden neben den Entscheidungskriterien auch die langfristigen periodischen Ergebniseffekte aufgezeigt und in die langfristige Konzernplanung übernommen. Dadurch lassen sich die Auswirkungen jeder Projektentscheidung auf die Periodensteuerung, das heißt auf die Ergebnis- und Renditeentwicklung in den einzelnen Jahren der Projektlaufzeit, darstellen.

Vorstandsvergütung

Die Festlegung der Leistungskriterien für die variable Vergütung des Vorstands orientiert sich an den wesentlichen strategischen Zielen und Leistungsindikatoren. Näheres dazu findet sich im [Vergütungsbericht](#).

FINANZIELLE LEISTUNG

- 51 Gesamtwirtschaftliche und branchenbezogene Rahmenbedingungen
- 55 Gesamtaussage zum Geschäftsjahr
- 56 Vergleich Prognose mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung
- 57 Finanzielle Lage
- 67 Geschäftsverlauf und Segmente
- 75 Erläuterungen zur BMW AG

FINANZIELLE LEISTUNG

GESAMTWIRTSCHAFTLICHE UND BRANCHENBEZOGENE RAHMENBEDINGUNGEN

Die Weltwirtschaft hat sich 2022 weit weniger von den Verwerfungen der Corona-Pandemie erholt, als es allgemein zu Jahresbeginn erwartet wurde. Nach Berechnungen des Internationalen Währungsfonds (IWF) legte das globale Bruttoinlandsprodukt (BIP) im Berichtsjahr 2022 um 3,4 % zu.

In der Eurozone lag das Wirtschaftswachstum im Jahr 2022 aufgrund der Folgen des Krieges in der Ukraine und des Zinsanstiegs infolge der hohen Inflationsraten bei 3,5 %. In Deutschland fiel das Konjunkturplus mit 1,8 % dabei am geringsten aus. Grund dafür waren vor allem Lieferengpässe sowie die gestiegenen Energiepreise, die die exportorientierte deutsche Wirtschaft stärker trafen. Die Wirtschaft in Frankreich (+2,6 %), Italien (+3,9 %) und Spanien (+5,5 %) konnte 2022 hingegen jeweils stärker wachsen.

Im UK legte das BIP 2022 um 4,0 % zu. In den USA wuchs die Wirtschaft im Berichtszeitraum um 2,1 %. Ursache sind die bereits erfolgten und noch zu erwartenden Zinserhöhungen der US-Notenbank Fed zur Bekämpfung der nach wie vor sehr hohen Inflation im Land. In China lag das Wachstum 2022 bei 3,0 % und damit deutlich niedriger als noch im Vorjahr. Dies lag insbesondere an den wiederkehrenden Corona-Lockdowns als Maßnahme im Rahmen der Null-COVID-Strategie der chinesischen Regierung. In Japan hat sich die Wirtschaft im Berichtszeitraum mit einem Plus von 1,1 % nur leicht erholt. Grund dafür war eine schwächere Nachfrage vor allem der privaten Haushalte.

Devisenmärkte und internationales Zinsumfeld

Engpässe in den Lieferketten und deutlich gestiegene Energiepreise führten im Jahr 2022 in den großen Volkswirtschaften allgemein zu einem Anstieg der Inflation. Als Reaktion darauf haben viele Notenbanken ihre Geldpolitik im Jahresverlauf deutlich ge- strafft.

Der Euro kam aufgrund des Krieges in der Ukraine sowie der Energiekrise gegenüber dem US-Dollar unter Druck und verlor in der Folge deutlich an Wert. Im September war ein 20-Jahres-Tief bei 0,95 US-Dollar je Euro erreicht, ehe er sich in den folgenden Wochen wieder etwas erholte. Insgesamt pendelte die US-Währung zwischen 1,13 und 0,95 US-Dollar je Euro bei einem Durchschnittskurs von 1,05 US-Dollar je Euro. Aufgrund der hohen

Inflation haben sowohl die Europäische Zentralbank (EZB) als auch die Fed ihre Geldpolitik im Jahr 2022 gestrafft und den Leitzins in mehreren Schritten deutlich angehoben.

Das britische Pfund blieb 2022 auf dem niedrigeren Niveau, das es nach dem Brexit-Referendum 2016 erreicht hatte. Im Jahresverlauf pendelte die britische Währung zwischen 0,87 und 0,83

Pfund je Euro. Im Jahresschnitt lag das Pfund bei 0,85 je Euro und war damit etwas stärker als in den vorangegangenen Jahren. Als Reaktion auf die hohe Inflation hat auch die englische Notenbank (BoE) den Leitzins deutlich angehoben.

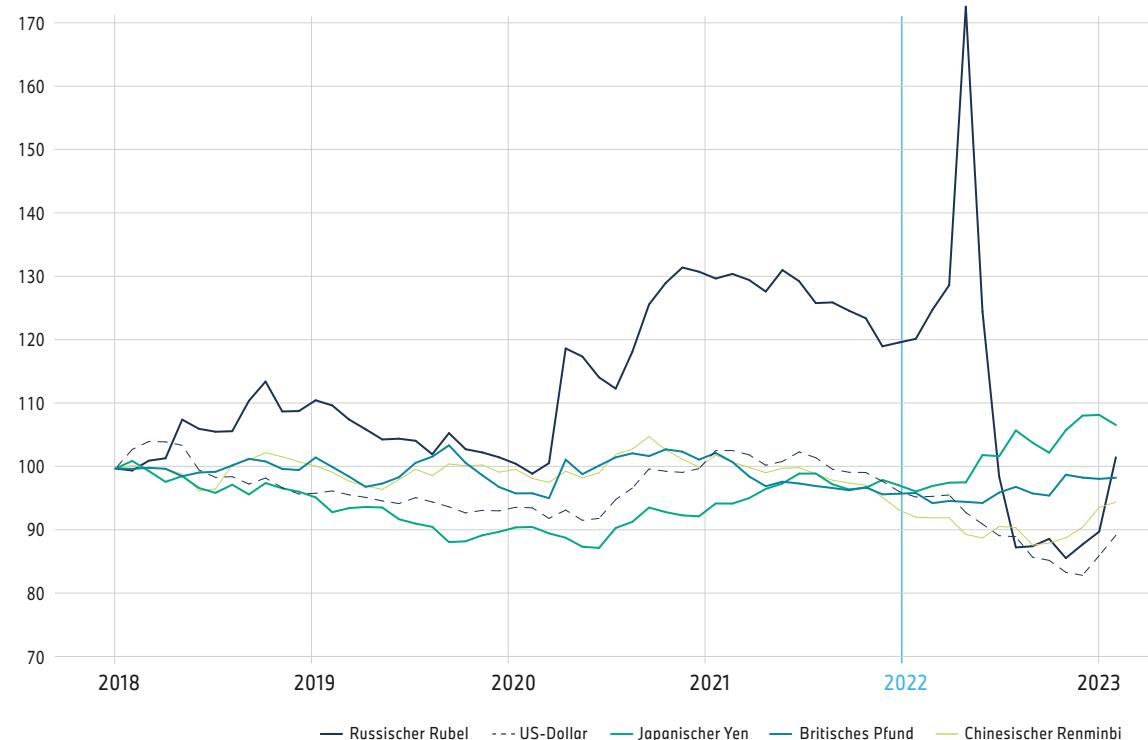
Für China führten die weltweit hohe Inflation sowie die global schwächernde Wirtschaft 2022 zu einer Abwertung des chinesischen Renminbi. Im Jahresmittel notierte die chinesische Währung bei 7,1 Renminbi je Euro.

Der japanische Yen bewegte sich im Berichtsjahr 2022 zwischen 145 und 129 Yen je Euro. Mit einem durchschnittlichen Wechselkurs von 138 Yen wertete die japanische Währung auf Jahressicht gegenüber dem Euro ab.

Die Währungen der großen Schwellenländer gewannen im Berichtsjahr aufgrund der stark gestiegenen Rohstoffpreise teilweise deutlich an Wert. Während die indische Rupie gegenüber dem Euro im Durchschnitt um rund 6 % aufwertete, gewann der südafrikanische Rand um 2 % und der brasilianische Real um 14 % gegenüber dem Euro. Aufgrund der gestiegenen Energiepreise legte auch der russische Rubel deutlich um 16 % zu.

Wechselkurse im Vergleich zum Euro

Index: Dezember 2017 = 100



Quelle: Bloomberg

Energie- und Rohstoffpreise

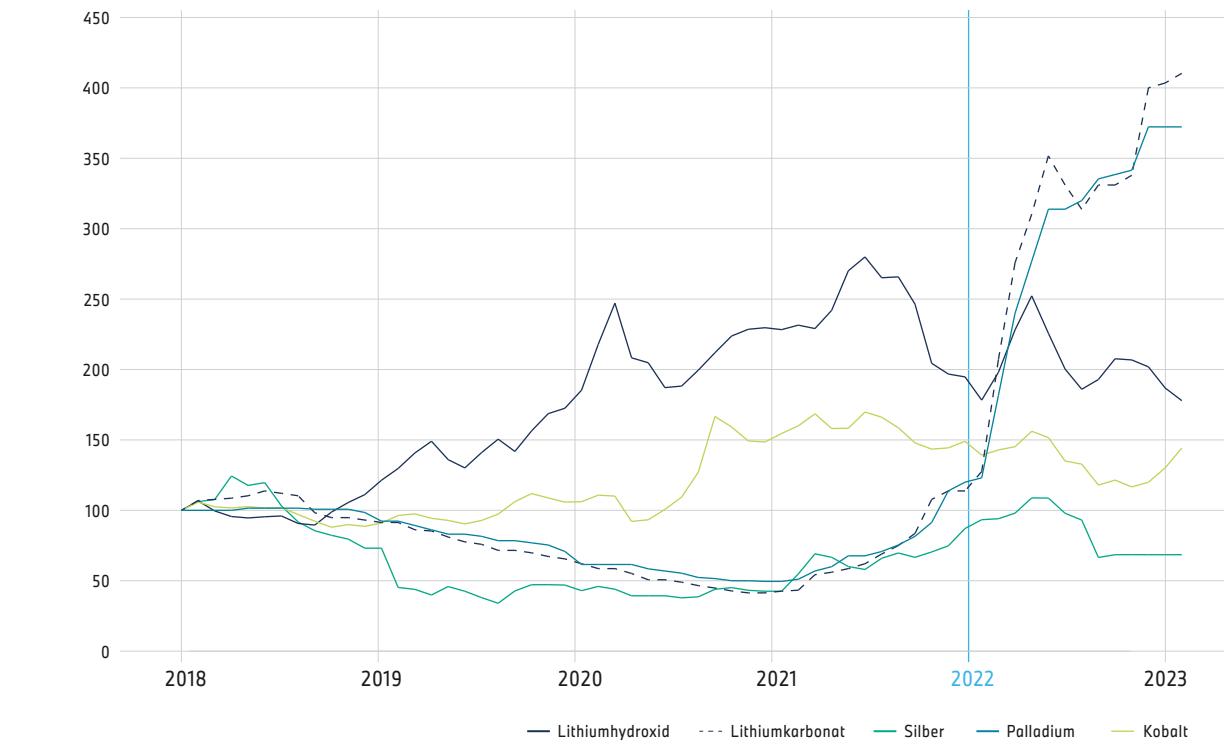
Aufgrund der weltweiten Lieferengpässe und des Krieges in der Ukraine war das Jahr 2022 auch von deutlich gestiegenen Energie- und Rohstoffpreisen geprägt. So haben sich die Preise für Erdgas in Europa bis zum Herbst verdreifacht. Ebenso stiegen die Notierungen für Aluminium und Stahl zu Jahresanfang 2022 um 30 beziehungsweise 50 %. In der Zwischenzeit haben sich die Preise wieder auf dem Niveau des Vorjahrs eingependelt.

Eine ähnliche Entwicklung zeigten auch die Edel- und Buntmetalle. Während bis zur Jahresmitte 2022 eine deutliche Versteuerung im Vergleich zum Vorjahr zu beobachten war, sind die Preise unter anderem für Rhodium und Palladium in der zweiten Jahreshälfte wieder gesunken.

Bei den Batterierohstoffen haben die Preise vor allem wegen der steigenden Nachfrage nach Elektrofahrzeugen weiter angezogen. Während Kobalt wieder deutlich rückläufig war, sind die Preise für Lithium bis Jahresende weiter gestiegen und haben sich im Vergleich zum Vorjahresniveau mittlerweile verdreifacht.

Entwicklung der Metallpreise

Index: Dezember 2017 = 100



Quelle: Bloomberg

Stahlpreisentwicklung

Index: Januar 2018 = 100

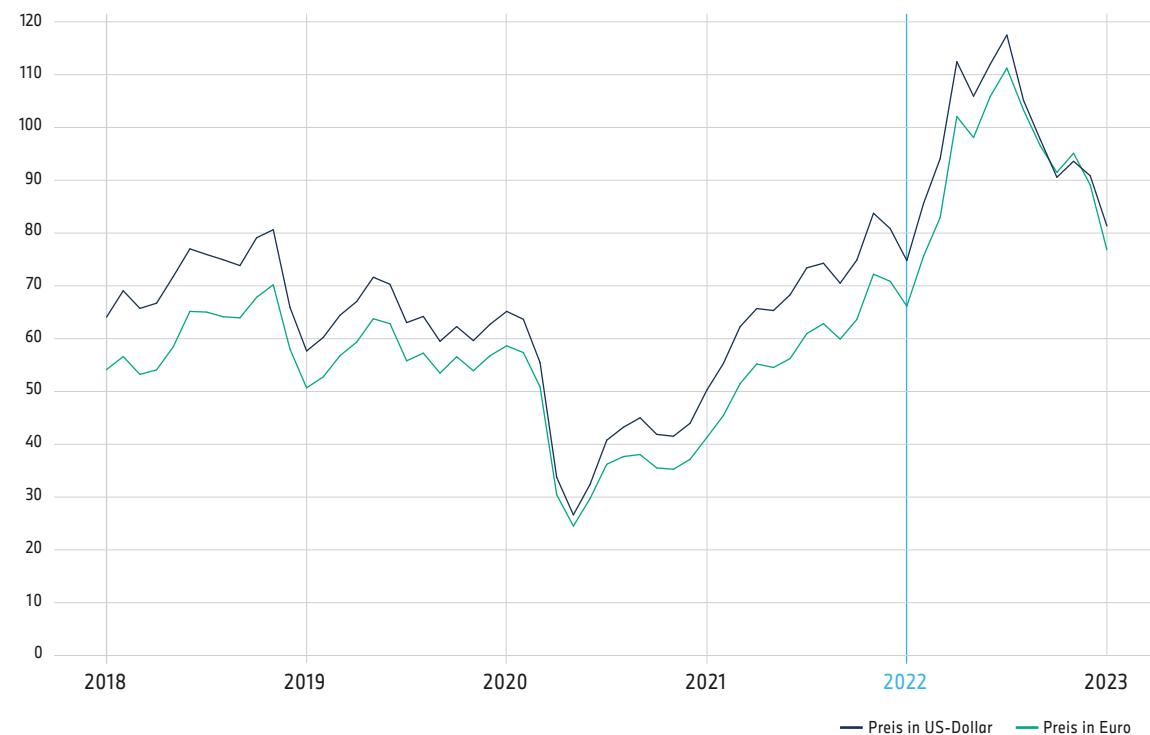


Quelle: Arbeitsgemeinschaft der Eisen und Metall verarbeitenden Industrie

Die Preise für Rohöl sind im Jahr 2022 deutlich gestiegen. Zwischenzeitlich notierte die US-Sorte WTI bei über 120 US-Dollar und die Sorte Brent bei mehr als 125 US-Dollar je Barrel. Zum Jahresende 2022 gaben die Notierungen allerdings wieder deutlich nach, lagen aber immer noch über dem Vorjahresdurchschnitt.

Ölpreisentwicklung

Preis je Barrel der Marke Brent



Quelle: Bloomberg

Internationale Automobilmärkte

Wegen der anhaltenden Lieferengpässe, der Auswirkungen des Krieges in der Ukraine und der Corona-Maßnahmen in China haben sich die internationalen Automobilmärkte 2022 trotz stabiler Nachfrage leicht rückläufig entwickelt. Weltweit sind die Zulassungszahlen um 4,3 % auf insgesamt 71,2 Mio. Fahrzeuge gesunken.

Internationale Automobilmärkte

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	- 4,2
davon Deutschland	+ 1,1
davon Frankreich	- 7,8
davon Italien	- 9,5
davon Spanien	- 5,4
davon UK	- 2,0
USA	- 7,3
China	+ 12,0
Japan	- 4,7
Südkorea	- 2,8
Gesamt	- 4,3

Internationale Motorradmärkte

Im Jahr 2022 entwickelten sich die internationalen Motorradmärkte im Hubraumsegment über 250 ccm leicht rückläufig. Weltweit lagen die Zulassungszahlen um 2,1 % unter dem Vorjahr. Auch die Märkte in Europa verzeichneten mit 1,4 % einen leichten Rückgang. Während bei den Motorradzulassungen in Spanien (-1,2 %) ein leichter, in Deutschland (-5,2 %) und in Frankreich (- 6,7 %) jeweils ein moderater Rückgang zu beobachten war, entwickelte sich der Motorradmarkt in Italien mit einem Plus von 0,7 % leicht positiv. In den USA gingen die Zulassungen leicht zurück (-3,7 %). In Asien blieben die Zulassungen insbesondere in China wegen der strikten Maßnahmen zur Eindämmung des Corona-Virus deutlich unter dem Vorjahr (-14,6 %). Brasilien war mit 1,3 % leicht rückläufig.

Die Zulassungszahlen auf den internationalen Motorradmärkten entwickelten sich im Berichtsjahr 2022 wie folgt:

Internationale Motorradmärkte

	Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %
Europa	- 1,4
davon Deutschland	- 5,2
davon Frankreich	- 6,7
davon Italien	+ 0,7
davon Spanien	- 1,2
Amerika	- 3,0
davon USA	- 3,7
davon Brasilien	- 1,3
Asien	- 1,2
davon China	- 14,6
Gesamt	- 2,1

GESAMTAUSSAGE ZUM GESCHÄFTSJAHR

Das Jahr 2022 zeichnete sich durch fortwährende globale Herausforderungen aus: Trotz eines volatilen Geschäftsumfeldes, geprägt von Engpässen in der Versorgung mit Halbleiter-Komponenten, pandemiebedingten Lockdowns in China sowie dem Krieg in der Ukraine, blickt die BMW Group insgesamt auf einen positiven Geschäftsverlauf im Berichtsjahr zurück.

Die solide wirtschaftliche Basis des Unternehmens zeigt sich unter anderem an der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2022. Die Geschäftsentwicklung hat die angepassten Erwartungen der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

VERGLEICH PROGNOSÉ MIT TATSÄCHLICHER GESCHÄFTSENTWICKLUNG

Im Berichtsjahr 2022 beeinflussten die weltweit angespannte Versorgungssituation bei Halbleiter-Komponenten und die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine wie höhere Energiepreise den Geschäftsverlauf der BMW Group. Hinzu kamen die strikten Corona-Maßnahmen in China; die dortigen Lockdowns führten zu einer spürbar nachlassenden Wirtschaftsdynamik im Land, die sich nicht zuletzt auch global auswirkte. Die genannten Belastungsfaktoren dämpften teilweise den insgesamt positiven Geschäftsverlauf der BMW Group im Vergleich zu den Erwartungen zu Jahresbeginn.

Die nachstehende Tabelle fasst die Entwicklung der bedeutsamsten Leistungsindikatoren der BMW Group sowie der Segmente Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2022 im Vergleich zu den Prognoseaussagen im BMW Group Bericht 2021 zusammen.

Detaillierte Angaben zu den wichtigsten Leistungsindikatoren des Konzerns finden sich im Rahmen der nachfolgenden Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns. In den jeweiligen Kapiteln zu den Segmenten Automobile, Motorräder und Finanzdienstleistungen wird die Entwicklung der jeweils bedeutsamsten Leistungsindikatoren beschrieben.

BMW Group Vergleich Prognoseaussagen für 2022 mit tatsächlicher Geschäftsentwicklung 2022

	Prognose für 2022 im Geschäftsbericht 2021	Innerjährige Anpassungen	Tatsächliche Geschäfts- entwicklung 2022
KONZERN			
Ergebnis vor Steuern	Deutlicher Anstieg	in Mio. €	23.509 (+46,4 %) Deutlicher Anstieg
Mitarbeiter am Jahresende	Deutlicher Anstieg		149.475 (+25,7 %) Deutlicher Anstieg
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	Leichter Anstieg	in %	20,2 (+7,4 %) Solider Anstieg
SEGMENT AUTOMOBILE			
Auslieferungen ¹	Auf Vorjahresniveau	Q2: Leichter Rückgang	in Einheiten
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen	Deutlicher Anstieg	in %	18,1 (+39,2 %) Deutlicher Anstieg
CO ₂ -Emissionen EU-Neuwagenflotte ^{2,3,4}	Leichte Reduzierung	Q3: Moderate Reduzierung	in g / km
CO ₂ -Emissionen je produziertes Fahrzeug ⁵	Leichte Reduzierung		in t
EBIT-Marge	7 bis 9		in %
Return on Capital Employed (RoCE)	14 bis 19		in %
SEGMENT MOTORÄDER			
Auslieferungen	Leichter Anstieg	in Einheiten	202.895 (+4,4 %) Leichter Anstieg
EBIT-Marge	8 bis 10	in %	8,1 (-0,2 %-Punkte)
Return on Capital Employed (RoCE)	19 bis 24	in %	24,9 (+3,0 %-Punkte)
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN			
Return of Equity (RoE)	14 bis 17	Q2: 17 bis 20	in %
			17,9 (-4,7 %-Punkte)

¹ enthält Automobile von BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile)

² EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 gemäß WLTP ermittelt (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure)

³ Es handelt sich um eine vorläufige interne Berechnung mit einer potenziellen Schwankungsbreite von +/- 0,5 g CO₂/km, da nicht von allen EU-Staaten offizielle Zulassungszahlen der Behörden zur Verfügung gestellt werden. Offiziell von der EU-Kommission veröffentlichte Werte stehen voraussichtlich erst im November des Folgejahres zur Verfügung.

⁴ inkl. Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung

⁵ Effizienzszahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen (Marketbased-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA (jeweils in der aktuellsten, gültigen Version: 12/2022) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (z. B. Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

FINANZIELLE LAGE

ERTRAGSLAGE KONZERN

BMW Group verkürzte Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. €			
Umsatzerlöse	142.610	111.239	28,2
Umsatzkosten	- 118.042	- 89.253	- 32,3
Bruttoergebnis vom Umsatz	24.568	21.986	11,7
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 10.616	- 9.233	- 15,0
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	47	647	- 92,7
Ergebnis vor Finanzergebnis	13.999	13.400	4,5
Finanzergebnis	9.510	2.660	-
Ergebnis vor Steuern	23.509	16.060	46,4
Ertragsteuern	- 4.927	- 3.597	37,0
Jahresüberschuss	18.582	12.463	49,1
Ergebnis je Stammaktie in €	27,31	18,77	45,5
Ergebnis je Vorzugsaktie in €	27,33	18,79	45,5

			Veränderung in %
	2022	2021	
Umsatzerlöse	142.610	111.239	28,2
Umsatzkosten	- 118.042	- 89.253	- 32,3
Bruttoergebnis vom Umsatz	24.568	21.986	11,7
Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten	- 10.616	- 9.233	- 15,0
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	47	647	- 92,7
Ergebnis vor Finanzergebnis	13.999	13.400	4,5
Finanzergebnis	9.510	2.660	-
Ergebnis vor Steuern	23.509	16.060	46,4
Ertragsteuern	- 4.927	- 3.597	37,0
Jahresüberschuss	18.582	12.463	49,1
Ergebnis je Stammaktie in €	27,31	18,77	45,5
Ergebnis je Vorzugsaktie in €	27,33	18,79	45,5

			Veränderung in %-Punkten
	2022	2021	
Bruttomarge ¹	17,2	19,8	- 2,6
Umsatzrendite vor Steuern ²	16,5	14,4	2,1
Umsatzrendite nach Steuern ³	13,0	11,2	1,8
Steuerquote ⁴	21,0	22,4	- 1,4

¹ Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz zu den Konzernumsatzerlösen

² Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen

³ Verhältnis des Konzernüberschusses zu den Konzernumsatzerlösen

⁴ Verhältnis der Ertragsteuern zum Konzernergebnis vor Steuern

Der Konzernumsatz verteilt sich wie folgt über die Regionen:

BMW Group Umsatz nach Regionen

in %	2022	2021
Europa	36,1	42,4
Asien	38,3	32,5
Amerika	23,6	22,8
Sonstige Regionen	2,0	2,3
Konzern	100,0	100,0

BMW Group Umsatzkosten

in Mio. €

Herstellungskosten*

Finanzdienstleistungen betreffende Umsatzkosten

davon Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts

Forschungs- und Entwicklungskosten

davon Abschreibungen aktivierter Entwicklungskosten

Serviceverträge, Telematik und Pannenhilfe*

Gewährleistungsaufwendungen

Sonstige Umsatzkosten

Umsatzkosten

*Vorjahreswert angepasst

	2022	2021	Veränderung in %
76.760	50.345	52,5	
27.517	26.409	4,2	
2.114	1.643	28,7	
6.624	6.299	5,2	
2.265	1.935	17,1	
2.775	2.607	6,4	
3.209	2.192	46,4	
1.157	1.401	-17,4	
118.042	89.253	32,3	

Die Erstkonsolidierung von BMW Brilliance zum 11. Februar 2022 hat einen signifikanten Einfluss auf die Finanzkennzahlen des Konzerns und des Segments Automobile. Siehe zur Vollkonsolidierung auch die [Textziffer \[3\]](#) im Konzernanhang.

Im Geschäftsjahr führten Versorgungsgänge bei Halbleiter-Komponenten, die eingeschränkte Verfügbarkeit von Kabelbäumen bedingt durch den Krieg in der Ukraine sowie die pandemiebedingten Lockdowns in China zu weltweiten Produktionskürzungen. Während sich die Versorgungssituation bei Kabelbäumen im zweiten Quartal 2022 entspannte, beeinträchtigten insbesondere die knappe Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten und zahlreiche Lockdowns in China weiterhin die globalen Lieferketten und dadurch die Produktion. Ab dem Ende des dritten Quartals machte sich eine leichte Entspannung der Versorgungssituation bei Halbleiter-Komponenten positiv bemerkbar. Jedoch führten im vierten Quartal erneut pandemiebedingte Lockdowns zu Produktionskürzungen und Händlerschließungen in China. Für das Geschäftsjahr blieb der Absatz produktionsbedingt somit leicht unter dem des Vorjahrs.

Die Konzernumsatzerlöse des Geschäftsjahrs lagen deutlich über denen des Vorjahrs (2022: 142.610 Mio. €; 2021: 111.239 Mio. € / +28,2%). Wesentlicher Einflussfaktor für den Anstieg der Umsatzerlöse war die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance. Positive Preis- und Produkt-Mix-Effekte sowie ein gestiegenes Geschäft mit Ersatzteilen und Zubehör konnten den Absatrückgang übercompensieren. Die im Geschäftsjahr anhaltend positive Lage an den Gebrauchtwagenmärkten vor allem in den USA und in Deutschland führte zu höheren Erlösen aus dem Verkauf von Leasingrückläufern. Zudem erhöhten Wechselkurseffekte die Umsatzerlöse.

Analog zu den Umsatzerlösen trugen die Umsatzkosten von BMW Brilliance wesentlich zum Anstieg bei. Dabei erhöhten auch die Effekte im Zusammenhang mit der Erstkonsolidierung von BMW Brilliance, wie die Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation von rund 1,8 Mrd. € sowie die eliminierten Zwischen gewinne von rund 1,3 Mrd. € die Umsatzkosten. Im Geschäftsjahr belasteten auch steigende Kosten für Material und Logistik sowie höhere Gewährleistungsaufwendungen signifikant die Umsatzkosten. Diese resultierten vor allem aus der beschränkten Verfügbarkeit von Halbleitern und Störungen der Lieferketten sowie aus höheren Rohstoff- und Energiepreisen. Die Aufwendungen

aus dem Verkauf von Leasingrückläufern, gestiegene Finanzierungskosten aufgrund des gestiegenen Zinsniveaus, höhere Aufwendungen für Kreditvorsorgen sowie ein höherer Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen wirkten ebenfalls kostenerhöhend. Die anhaltend gute Restwertsituation auf den Gebrauchtwagenmärkten und das damit einhergehende positive Vermarktergebnis von Leasingrückläufern hatte einen dämpfenden Effekt auf die Umsatzkosten. Die voranschreitende Transformation zur Elektromobilität und die damit verbundenen kurz- und mittelfristigen Auswirkungen auf das Produktpotfolio erfordern eine regelmäßige Überprüfung der Nutzungsdauern der planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen. Diese wurden im Geschäftsjahr 2022 teilweise neu eingeschätzt und entsprechend verlängert. Hieraus ergab sich ein Effekt in Höhe von 524 Mio. €. Dies trug auch zur Entlastung der Umsatzkosten bei. Siehe dazu auch [Textziffer \[23\]](#) im Konzernanhang.

Im Vorjahr entlasteten Umstellungseffekte aus der Modernisierung des Altersvorsorgemodells in Deutschland in Höhe von 562 Mio. € die Umsatz-, Vertriebs- und Verwaltungskosten. Die in den Umsatzkosten sowie den Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten enthaltenen Abschreibungen auf immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen betrugen insgesamt 8.566 Mio. € (2021: 6.495 Mio. €).

Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen des Konzerns lagen moderat über dem Niveau des Vorjahrs. Die Forschungs- und Entwicklungsquote entwickelte sich im Berichtsjahr aufgrund der gestiegenen Umsatzerlöse im Vorjahresvergleich hingegen rückläufig. Die Forschungs- und Entwicklungsleistungen stehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit neuen Modellen und der [NEUEN KLASSE](#) sowie damit verbunden der sechsten Generation der elektrischen Antriebe, der Digitalisierung der Fahrzeugflotte und dem automatisierten Fahren.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verringerte sich im Vorjahresvergleich deutlich. Hintergrund war vor allem die anteilige Auflösung der Rückstellung für das EU-Kartellverfahren im zweiten Quartal 2021.

Das Ergebnis vor Finanzergebnis stieg aufgrund der bereits beschriebenen Effekte aus dem Bruttoergebnis auf 13.999 Mio. € (2021: 13.400 Mio. €).

Im Vorjahresvergleich verbesserte sich das Finanzergebnis deutlich auf 9.510 Mio. € (2021: 2.660 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkte sich vor allem der Gewinn in Höhe von rund 7,7 Mrd. € aus der Neubewertung der bisher gehaltenen Eigenkapitalanteile aus dem Unternehmenszusammenschluss mit BMW Brilliance aus. Da das Ergebnis aus dem chinesischen Joint Venture BMW Brilliance aufgrund der Vollkonsolidierung nur bis zum 10. Februar 2022 anteilig enthalten ist, lag das At-Equity-Ergebnis mit –100 Mio. € somit deutlich unter dem Vorjahr (2021: 1.520 Mio. €).

Die positive Marktwertentwicklung bei Zinssicherungsgeschäften erhöhte im Berichtsjahr das übrige Finanzergebnis. Diese Entwicklung resultierte aus dem signifikanten Anstieg der Zinskurven im Wesentlichen in den USA, im UK und im Euroraum. Im Zinsergebnis wirkten Zinserträge aus Bankguthaben sowie Erträge aus der Veränderung der Zinssätze im Rahmen der Bewertung von Rückstellungen.

Wie zuletzt in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2022 prognostiziert, lag das Konzernergebnis vor Steuern mit 23.509 Mio. € deutlich über dem des Vorjahrs (2021: 16.060 Mio. €).

Die Ertragsteuern stiegen im Berichtsjahr auf 4.927 Mio. € (2021: 3.597 Mio. €/+37,0 %), im Wesentlichen verursacht durch den Ausweis der Ertragsteuern von BMW Brilliance im Steueraufwand der BMW Group ab dem Zeitpunkt der Vollkonsolidierung. Die Steuerquote betrug im Berichtsjahr 21,0 % (2021: 22,4 %). Im Berichtsjahr wirkte sich der steuerlich neutrale Ertrag aus der Neubewertung der bisher gehaltenen Eigenkapitalanteile aus dem Unternehmenszusammenschluss mit BMW Brilliance mindernd auf die Steuerquote aus.

Im Berichtsjahr lag die Zahl der Mitarbeiter mit 149.475 Beschäftigten deutlich über dem Vorjahr und bewegte sich damit im Rahmen der Erwartungen (2021: 118.909 /+25,7 %).

BMW Group Forschungs- und Entwicklungskosten

in Mio. €

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten

Abschreibungen

Forschungs- und Entwicklungskosten

	2022	2021
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	7.178	6.870
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	– 2.819	– 2.506
Abschreibungen	2.265	1.935
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.624	6.299

BMW Group Kennzahlen Forschungs- und Entwicklungskosten

in %

Forschungs- und Entwicklungsquote¹

Aktivierungsquote²

	2022	2021	Veränderung in %-Punkten
Forschungs- und Entwicklungsquote ¹	5,0	6,2	– 1,2
Aktivierungsquote ²	39,3	36,5	2,8

¹ Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen

² Verhältnis der Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen

³ siehe [Textziffer \[32\]](#) im Konzernanhang

Aktienrückkaufprogramm

Die Hauptversammlung der BMW AG hat den Vorstand am 11. Mai 2022 ermächtigt, über die Börse eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. Die Ermächtigung für den Rückkauf gilt bis zum 10. Mai 2027. Die BMW AG hat auf der Basis dieser Ermächtigung ein Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Das Volumen dieses Programms beträgt bis zu 2,0 Mrd. € (Gesamtkaufpreis ohne Erwerbsnebenkosten). Davon entfällt ein Volumen von bis zu 1,85 Mrd. € auf Stammaktien und

ein Volumen von bis zu 0,15 Mrd. € auf Vorzugsaktien der Gesellschaft. Das Programm startete am 1. Juli 2022 und soll spätestens bis zum 31. Dezember 2023 abgeschlossen sein. Im Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis zum 31. Dezember 2022 hat die BMW AG 15.312.007 Stammaktien für 1.172 Mio. € und 1.448.950 Vorzugsaktien für 106 Mio. € zurückgekauft und als eigene Anteile ausgewiesen. Die BMW AG hält zum 31. Dezember 2022 somit 16.760.957 eigene Aktien, die einem Betrag von nominal 16.760.957 € beziehungsweise 2,53 % des Grundkapitals entsprechen.

FINANZLAGE KONZERN

Die Kapitalflussrechnungen des Konzerns und der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen zeigen die Herkunft und Verwendung der Zahlungsströme der Geschäftsjahre 2022 beziehungsweise 2021. Dabei wird in Zahlungsströme aus der betrieblichen Tätigkeit sowie aus der Investitions- und der Finanzierungstätigkeit unterschieden. Der in den Kapitalflussrechnungen betrachtete Finanzmittelfonds entspricht den Zahlungsmitteln und Zahlungsmitteläquivalenten in der Bilanz.

Die Zahlungsströme aus der betrieblichen Tätigkeit werden, ausgehend vom Ergebnis vor Steuern des Konzerns und der Segmente, indirekt abgeleitet. Die Zahlungsströme aus der Investitions- und Finanzierungstätigkeit werden dagegen zahlungsbezogen ermittelt.

Die rückläufige Entwicklung des Neugeschäfts im Bereich Finanzierung und Leasing mit Endkunden führte zu einem Abbau von vermieteten Erzeugnissen sowie Forderungen aus Finanzdienstleistungen und somit zu einem positiven Effekt im Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit. Der Rückgang im Bereich der Kundenfinanzierung wurde teilweise durch den Anstieg im Bereich der Händlerfinanzierung kompensiert. Ursächlich hierfür war hauptsächlich eine verbesserte Verfügbarkeit von Fahrzeugen zum Jahresende sowie ein gestiegenes Preisniveau. Der Anstieg der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen trug wesentlich zu einem negativen Effekt aus dem Working Capital bei, der teilweise durch einen Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen kompensiert wurde. Die Veränderung der Rückstellungen im Vorjahresvergleich ist hauptsächlich auf die anteilige Auflösung der Rückstellung für das Kartellverfahren der EU-Kommission im Vorjahr zurückzuführen.

Höhere Auszahlungen für Investitionen in Sachanlagen und immaterielle Vermögenswerte, insbesondere für die Einführung neuer Fahrzeugmodelle und auch bedingt durch die Vollkonsolidierung

von BMW Brilliance, führten im Vorjahresvergleich zu einem höheren Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit. Gegenläufig wirkte ein positiver Effekt aus der Erstkonsolidierung von BMW Brilliance in Höhe von 3.587 Mio. € (siehe dazu [Textziffer \[3\]](#) im Konzernanhang). Darüber hinaus beeinflusste der Zahlungsmittelzufluss aus dem Verkauf von Wertpapieren den Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit positiv.

Die Veränderung im Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus höheren Rückzahlungen von Finanzverbindlichkeiten. Zudem war ein Anstieg der Zahlungen von Dividenden (2022: 5.282 Mio. €; 2021: 1.277 Mio. €) sowie Zahlungen für das Aktienrückkaufprogramm der BMW AG in Höhe von 1.278 Mio. € (2021: 0 Mio. €) zu verzeichnen.

BMW Group Überblick Zahlungsströme

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit*	23.523	15.914	7.609
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit *	- 4.772	- 6.400	1.628
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	- 17.984	- 6.735	- 11.249
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	94	- 307	401
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	861	2.472	- 1.611

* Vorjahreswert angepasst

Für den Free Cashflow des Segments Automobile ergibt sich folgendes Bild:

Free Cashflow für das Segment Automobile

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit	14.782	12.583	2.199
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit	- 3.179	- 6.208	3.029
Bereinigung um Nettoinvestitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 532	- 21	- 511
Free Cashflow Segment Automobile	11.071	6.354	4.717

Der Free Cashflow im Segment Automobile beinhaltet seit dem 11. Februar 2022 die operativen Kapitalflüsse der vollkonsolidierten Gesellschaft BMW Brilliance und lag zum 31. Dezember 2022 bei einem Rekordhoch von 11.071 Mio. €. Wesentlicher Grund für den Anstieg im Vorjahresvergleich war der Cashflow aus der Investitionstätigkeit. Dieser beinhaltete gestiegene Ausgaben für Investitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen sowie einen positiven Effekt in Höhe von 5.011 Mio. € aus der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance (siehe dazu [Textziffer \[3\]](#) im Konzernanhang).

In der Veränderung des Working Capital zeigte sich der Abbau der Vorräte positiv, gegenläufig wirkte die Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen. Ein geringerer Anstieg der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen, bedingt durch Produktionskürzungen aufgrund Versorgungsengpässen bei Halbleiter-Komponenten, die eingeschränkte Verfügbarkeit von Kabelbäumen sowie die pandemiebedingten Lockdowns, wirkte im Vorjahresvergleich weniger kompensierend. Weiterhin war ein Rückgang der Verbindlichkeiten aus erhaltenen Anzahlungen sowie ein Rückgang der Verbindlichkeiten für Bonuszahlungen an Händler zu verzeichnen. Grund dafür waren auch im vierten Quartal 2022 Händlerschließungen in China aufgrund der Corona-Pandemie. Im Vorjahresvergleich belasteten – bedingt durch das höhere Ergebnis und die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance – zudem deutlich höhere Ertragsteuerzahlungen den Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit.

Der im Vergleich zum Vorjahr niedrigere Mittelabfluss aus der Investitionstätigkeit resultierte im Wesentlichen aus den in der Kapitalflussrechnung des Konzerns beschriebenen Veränderungen.

Das Nettofinanzvermögen des Segments Automobile stellt sich wie folgt dar:

Nettofinanzvermögen für das Segment Automobile

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	13.109	12.009	1.100
Wertpapiere und Investmentanteile	3.031	3.767	-736
Konzerninterne Nettofinanzforderungen	11.197	9.111	2.086
Finanzvermögen	27.337	24.887	2.450
Abzüglich externer Finanzverbindlichkeiten ¹	-2.734	-2.525	-209
Nettofinanzvermögen Segment Automobile	24.603	22.362	2.241

¹ ohne derivative Finanzinstrumente

Für die Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente des Segments Finanzdienstleistungen ergibt sich folgendes Bild:

Überblick Zahlungsströme für das Segment Finanzdienstleistungen

in Mio. €	2022	2021	Veränderung
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der betrieblichen Tätigkeit ²	9.145	3.270	5.875
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Investitionstätigkeit ²	-50	63	-113
Mittelzufluss (+) / -abfluss (-) aus der Finanzierungstätigkeit	-9.042	-2.629	-6.413
Wechselkurs- und konsolidierungskreisbedingte Effekte	6	-96	102
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	59	608	-549

² Vorjahreswert angepasst

Der höhere Mittelzufluss aus der betrieblichen Tätigkeit ist im Wesentlichen in einem Rückgang der vermieteten Erzeugnisse begründet. Weiterhin wirkte ein Abbau von Forderungen aus Finanzdienstleistungen, vornehmlich der Kundenfinanzierung, positiv. Dies wurde teilweise durch den Anstieg in der Händlerfinanzierung kompensiert. Die Veränderung im Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit war auf den im Vergleich zum Vorjahr gestiegenen Mittelabfluss an konzerninternen Refinanzierungen sowie die Rückzahlung von Finanzverbindlichkeiten zurückzuführen.

REFINANZIERUNG

Zur Finanzierung der weltweiten Geschäftsaktivitäten wird ein breites Instrumentarium an den internationalen Geld- und Kapitalmärkten eingesetzt. Die aufgenommenen Finanzmittel dienen dabei nahezu ausschließlich der Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts. Das übergeordnete Ziel der Konzernfinanzierung besteht darin, die Zahlungsfähigkeit der BMW Group jederzeit sicherzustellen. Daraus ergeben sich drei Zielfelder:

1. Handlungsfähigkeit durch den dauerhaften Zugang zu strategisch wichtigen Kapitalmärkten
2. Unabhängigkeit durch Diversifikation von Refinanzierungsinstrumenten und Investoren
3. Wertorientierung durch die Optimierung von Finanzierungskosten

Über zentral durchgeführte Finanzierungsmaßnahmen wird den operativen Tochtergesellschaften Liquidität zu marktüblichen Konditionen sowie einheitlichen Kreditbedingungen bereitgestellt. Die Beschaffung der Finanzmittel folgt einer vorgegebenen Zielverbindlichkeitsstruktur und setzt sich aus einem abgestimmten Mix unterschiedlicher Finanzierungsinstrumente zusammen. Durch die Refinanzierung des Finanzdienstleistungsgeschäfts mit länger laufenden Instrumenten sowie eine ausreichend hohe Liquiditätsreserve wird ein portfolioimmanentes Liquiditätsrisiko ausgeschlossen. Dieses konservative Finanzierungsprofil unterstützt zusätzlich das Rating des Unternehmens. Für nähere Informationen wird auf den Abschnitt Liquiditätsrisiken im Kapitel [Risiken und Chancen](#) verwiesen.

Die gezielte Kapitalmarktbearbeitung und das gute Rating sowie die hohe Kapitalmarktakzeptanz ermöglichen es der BMW Group im Berichtszeitraum, sich an den Fremdkapitalmärkten zu attraktiven Konditionen zu refinanzieren. Neben der Emission von Anleihen wurden auch Commercial Paper begeben. Ferner wurden Forderungen aus der Kunden- und Händlerfinanzierung sowie Rechte und Pflichten aus Leasingverträgen im Rahmen der Asset-Backed-Securities-Finanzierung (ABS) verbrieft. Bankspezifische Finanzierungsinstrumente, wie zum Beispiel Kundeneinlagen der konzerneigenen Banken in Deutschland und in den USA, ergänzen die Refinanzierung. Darüber hinaus wurden Darlehen international tätiger Banken in Anspruch genommen.

Im Berichtszeitraum emittierte die BMW Group Anleihen in Höhe von rund 4,4 Mrd. €. Hierbei refinanzierte sich die BMW Group mittels 144A-Transaktionen im Gesamtvolumen von 2,0 Mrd. US-Dollar am amerikanischen Kapitalmarkt und mittels sogenannter Panda-Anleihen in Höhe von 4,0 Mrd. chinesischen Renminbi am chinesischen Kapitalmarkt. Eine Euro-Benchmarkanleihe in Höhe von 2,0 Mrd. € rundete die Aktivitäten an den internationalen Kapitalmärkten ab. Im Jahr 2022 wurden ABS-Transaktionen mit einem Gesamtfinanzierungsvolumen von umgerechnet 11,1 Mrd. € vorgenommen. Diese Finanzierungsgeschäfte umfassen sowohl neue als auch prolongierte ABS-Transaktionen. Im Berichtszeitraum sind in folgenden Märkten ABS-Transaktionen vorhanden: Australien, China, Deutschland, Frankreich, Japan, Kanada, Schweiz, Südafrika, Südkorea, USA und UK.

Die folgende Tabelle gibt einen Überblick über die Ausnutzung von bestehenden Geld- und Kapitalmarktprogrammen der BMW Group zum 31. Dezember 2022:

Programme	Programmrahmen	Ausnutzung*
in Mrd. €		
Euro Medium Term Notes	50,0	24,3
Commercial Paper	13,0	1,7

* bewertet zum Wechselkurs vom 31.12.2022

Die BMW Group hat im Jahr 2022 durchgängig solide Liquiditätsvorsorgen getroffen, um jederzeit flexibel und unabhängig handeln zu können. Zum 31. Dezember 2022 betrug die Liquiditätsvorsorge 20,3 Mrd. € und lag damit auf dem Niveau des Vorjahrs von 20,2 Mrd. €.

Darüber hinaus verfügt die BMW Group über eine syndizierte Kreditlinie, die im Juli 2017 neu abgeschlossen wurde. Die syndizierte Kreditlinie über 8 Mrd. € hat eine Laufzeit bis Juli 2024 und wird von einem Konsortium aus 44 international tätigen Banken zur Verfügung gestellt.

Zum Stichtag wurde die Kreditlinie nicht in Anspruch genommen. Nähere Angaben zu den Finanzverbindlichkeiten der BMW Group sind im Konzernanhang unter der [Textziffer \[37\]](#) zu finden.

VERMÖGENSLAGE KONZERN

BMW Group verkürzte Konzernbilanz zum 31. Dezember

in Mio. €	2022	2021	Veränderung in %	Währungs- bereinigte Veränderung ¹ in %	Anteil an der Bilanzsumme in % 2022
AKTIVA					
Immaterielle Vermögenswerte	21.776	12.980	67,8	67,5	8,8
Sachanlagen	32.126	22.390	43,5	42,1	13,0
Vermietete Erzeugnisse	42.820	44.700	-4,2	-6,0	17,3
At Equity bewertete Beteiligungen	420	5.112	-91,8	-91,8	0,2
Sonstige Finanzanlagen	1.351	1.241	8,9	5,3	0,5
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	85.708	87.417	-2,0	-2,0	34,7
Finanzforderungen	8.237	7.515	9,6	9,1	3,3
Latente und laufende Ertragsteuern	2.854	3.731	-23,5	-24,6	1,2
Sonstige Vermögenswerte	10.632	10.243	3,8	2,9	4,3
Vorräte	20.005	15.928	25,6	24,7	8,1
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.127	2.261	82,5	82,8	1,7
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.870	16.009	5,4	5,1	6,8
Bilanzsumme	246.926	229.527	7,6	6,9	100,0
PASSIVA					
Eigenkapital	91.288	75.132	21,5	21,6	37,0
Rückstellungen für Pensionen	339	1.247	-72,8	-72,7	0,1
Sonstige Rückstellungen	15.761	13.954	12,9	11,6	6,4
Latente und laufende Ertragsteuern	3.989	2.379	67,7	67,5	1,6
Finanzverbindlichkeiten	94.196	103.463	-9,0	-9,9	38,1
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.120	10.932	29,2	28,5	5,7
Sonstige Verbindlichkeiten	27.233	22.420	21,5	20,3	11,0
Bilanzsumme	246.926	229.527	7,6	6,9	100,0

¹ Zur Währungsbereinigung werden die für die Berichtsperiode maßgeblichen Wechselkurse der Vergleichsperiode zugrunde gelegt.

² siehe zur Vollkonsolidierung von BMW Brilliance [Textziffer \[3\]](#) im Konzernanhang

Die Konzernbilanzsumme liegt währungsbereinigt sowie unter Berücksichtigung der Währungseinflüsse unter anderem aus dem US-Dollar und dem chinesischen Renminbi solide über dem Vorjahr.¹ Wesentlicher Einflussfaktor für den Anstieg der Bilanzsumme war die Erstkonsolidierung von BMW Brilliance am 11. Februar 2022.²

Die immateriellen Vermögenswerte sind gegenüber dem 31. Dezember 2021 währungsbereinigt deutlich gestiegen. Wesentlicher Einflussfaktor für den Anstieg war der Zugang der rückerworbenen Rechte und Händlerbeziehungen im Rahmen der erstmaligen Vollkonsolidierung von BMW Brilliance.

Das Sachanlagevermögen lag währungsbereinigt 42,1% über dem Niveau des Vorjahrs. Hintergrund sind auch hier die Zügänge insbesondere für Grundstücke und Gebäude sowie Produktionsanlagen von BMW Brilliance. Daneben wirken höhere Investitionen für die fünfte Generation der elektrischen Antriebe sowie für neue Fahrzeugprojekte wie zum Beispiel den neuen BMW 7er oder den BMW X1. Die voranschreitende Transformation zur Elektromobilität und die damit verbundenen kurz- und mittelfristigen Auswirkungen auf das Produktpotential erfordern eine regelmäßige Überprüfung der Nutzungsdauern der planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen. Diese wurden im Geschäftsjahr 2022 teilweise neu eingeschätzt und entsprechend verlängert. Hieraus ergab sich ein Effekt in Höhe von 524 Mio. €.

Die vermieteten Erzeugnisse liegen währungsbereinigt moderat unter dem Vorjahr. Auch der verwaltete Vertragsbestand ist im Vergleich zum Vorjahr gesunken. Hintergrund für den Rückgang sind das im Vorjahresvergleich gesunkene Neugeschäft, im Wesentlichen in den USA. Gegenläufig wirkt ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen pro Fahrzeug, getrieben durch einen verbesserten Produkt-Mix und eine verbesserte Preisrealisierung.

Die at Equity bewerteten Beteiligungen gingen währungsbereinigt im Vergleich zum Vorjahr deutlich zurück. Hintergrund ist der bereits beschriebene Abgang der at Equity bewerteten Beteiligung an BMW Brilliance durch die Vollkonsolidierung im Februar 2022.

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind gegenüber dem 31. Dezember 2021 aufgrund des Rückgangs aus der Kundenfinanzierung, im Wesentlichen in China, auch währungsbereinigt gesunken. Hintergrund für den Rückgang in China sind der starke Wettbewerb sowie der Rückgang des Absatzvolumens im Geschäftsjahr. Gegenläufig wirkt ein Anstieg der Händlerfinanzierung insbesondere in den USA und Deutschland.

Der verwaltete Vertragsbestand mit Endkunden und Händlern ist gegenüber dem Konzernabschluss 2021 um 5,7 % auf 3.705.225 Verträge gesunken.

Der Anstieg des Vorratsvermögens liegt neben dem Bestandszugang von BMW Brilliance in einem höheren Bestand an Roh-Hilfs- und Betriebsstoffen begründet.

Der Anstieg der Forderungen und Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen ist hauptsächlich mit der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance verbunden.

Das Konzerneigenkapital erhöhte sich auf 91.288 Mio. €. Der Anstieg resultiert im Wesentlichen aus dem Konzernjahresüberschuss in Höhe von 18.582 Mio. €. Zudem erhöhend wirkte die erstmalige Erfassung der Anteile anderer Gesellschafter an BMW Brilliance.

Das Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG stieg auf 87.125 Mio. €. Hier ergab sich der Anstieg im Wesentlichen aus dem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 17.941 Mio. €.

Die Dividendenausschüttung in Höhe von 3.827 Mio. € reduzierte das Konzerneigenkapital und gleichermaßen den Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG.

Die Pensionsverpflichtungen sanken deutlich auf 339 Mio. €. Hintergrund sind im Wesentlichen versicherungsmathematische Gewinne aufgrund des gestiegenen Diskontierungssatzes.

Die Finanzverbindlichkeiten sind im Vergleich zum Vorjahr bedingt durch die Rückzahlung von Anleihen gesunken. Hintergrund ist der gesunkene Bedarf aufgrund des rückläufigen Finanzdienstleistungsgeschäfts.

BMW Group Eigenkapitalquote

in %	31.12.2022	31.12.2021	Veränderung in %-Punkten
Konzern	37,0	32,7	4,3
Segment Automobile	45,7	41,5	4,2
Segment Finanzdienstleistungen	11,9	11,3	0,6

WERTSCHÖPFUNGSRECHNUNG

Die Wertschöpfungsrechnung zeigt die von der BMW Group im Geschäftsjahr erbrachte Unternehmensleistung abzüglich der Vorleistungen. Im Rahmen der Netto-Wertschöpfung werden die Abschreibungen ebenso wie der Materialaufwand und die sonstigen Aufwendungen als Vorleistungen angesehen. Mit der Verteilungsrechnung wird der Anteil der am Wertschöpfungsprozess Beteiligten ausgewiesen. Der größte Anteil der Netto-Wertschöpfung kommt den Mitarbeitern zugute. Der im Konzern verbleibende Anteil wird zur Finanzierung der zukünftigen Geschäftstätigkeiten zurück behalten. Die Brutto-Wertschöpfung betrachtet die Abschreibungen als eine Komponente der Wertschöpfung, die im Rahmen der Verteilungsrechnung als Innenfinanzierung auszuweisen wäre.

Die Netto-Wertschöpfung der BMW Group im Jahr 2022 ist aufgrund des im Vorjahresvergleich verbesserten Ergebnisses deutlich gestiegen.

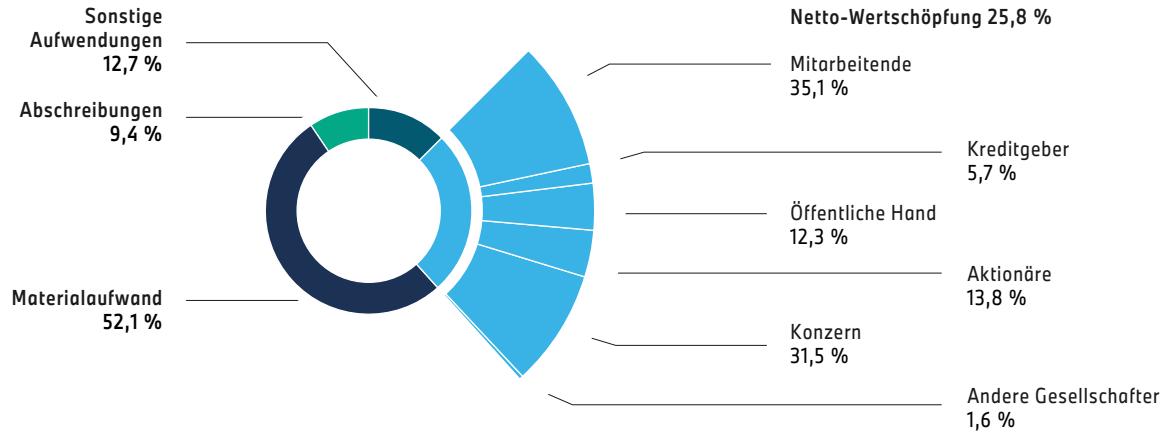
BMW Group Wertschöpfungsrechnung

	2022 in Mio. €	2022 in %	2021 in Mio. €	2021 in %	Veränderung in %
ENTSTEHUNGSRECHNUNG					
Umsatzerlöse	142.610	92,7	111.239	96,0	28,2
Finanzerträge	9.783	6,4	2.904	2,5	-
Sonstige Erträge	1.377	0,9	1.702	1,5	-19,1
Unternehmensleistung	153.770	100,0	115.845	100,0	32,7
Materialaufwand*	80.181	52,1	60.173	51,9	33,3
Sonstige Aufwendungen	19.479	12,7	13.599	11,8	43,2
Vorleistungen	99.660	64,8	73.772	63,7	35,1
Brutto-Wertschöpfung	54.110	35,2	42.073	36,3	28,6
Abschreibungen auf das gesamte Anlagevermögen	14.456	9,4	11.758	10,1	22,9
Netto-Wertschöpfung	39.654	25,8	30.315	26,2	30,8
VERTEILUNGSRECHNUNG					
Mitarbeitende	13.932	35,1	12.286	40,5	13,4
Kreditgeber	2.274	5,7	1.808	6,0	25,8
Öffentliche Hand	4.866	12,3	3.758	12,4	29,5
Aktionäre	5.481	13,8	3.827	12,6	43,2
Konzern	12.460	31,5	8.555	28,2	45,6
Andere Gesellschafter	641	1,6	81	0,3	691,4
Netto-Wertschöpfung	39.654	100,0	30.315	100,0	30,8

* Materialaufwand umfasst sowohl die originären Materialkosten der Fahrzeugherstellung als auch die Materialnebenkosten (zum Beispiel Zölle, Versicherungen und Frachten).

BMW Group Wertschöpfung 2022

in %



GESCHÄFTSVERLAUF UND SEGMENTE

VERTRIEBSZAHLEN FÜR AUSLIEFERUNGEN¹

Die Aufbereitung der Auslieferungszahlen der BMW Group ist mit einer Vielzahl von Schätzungen und Bewertungen verbunden, von denen einige komplex und von Natur aus subjektiv sind, und unterliegt anderen Unsicherheiten. Zudem entwickelt die BMW Group die Richtlinien und Verfahrensweisen betreffend ihre Auslieferungszahlen fortlaufend weiter, wobei es nicht immer praktikabel ist, Auslieferungszahlen für vorherige Berichtszeiträume entsprechend zu überarbeiten (und solche Überarbeitungen geringfügig und ohne wesentlichen Einfluss auf die Vergleichbarkeit von Berichtszeiträumen wären). Dies umfasst folgende Beispiele:

- Die überwiegende Mehrzahl der Auslieferungen von Fahrzeugen wird von unabhängigen Händlern oder anderen Dritten durchgeführt und die BMW Group ist darauf angewiesen, dass diese Dritten relevante Vertriebszahlen korrekt an die BMW Group melden.
- Die Definition von Auslieferungen umfasst auch all jene Fahrzeuge, die in den USA und Kanada ausgeliefert werden, wenn die betreffenden Händler solche Fahrzeuge als Werkstattersatzfahrzeuge oder Vorführfahrzeuge klassifiziert haben.

Auslieferungen von Fahrzeugen während eines Berichtszeitraumes stehen nicht in direktem Zusammenhang mit der Umsatzauflegung der BMW Group im entsprechenden Berichtszeitraum.

SEGMENT AUTOMOBILE

Starke Marktpräsenz trotz herausfordernden Umfelds

Die BMW Group verzeichnete im Berichtsjahr 2022 aufgrund ihrer starken Marktpräsenz einen insgesamt positiven Geschäftsverlauf. Das attraktive Produktangebot und die solide Kundennachfrage spiegelten sich im hohen Niveau beim Auftragsbestand wider. Die anhaltenden Belastungen aus der angespannten Versorgungssituation bei Halbleiter-Komponenten führten im Berichtszeitraum jedoch dazu, dass die Nachfrage nach Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce nicht in vollem Umfang bedient werden konnte. Hinzu kamen die Auswirkungen der Corona-Pandemie insbesondere aus den lokalen Lockdowns in China. Trotz der globalen Herausforderungen lieferte die BMW Group im Jahr 2022 insgesamt 2.399.632² Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden aus. Die Auslieferungen lagen damit wie erwartet leicht unter dem Vorjahr (2021: 2.521.514² Fahrzeuge/-4,8 %).

Die Marke BMW lieferte dabei 2.100.689² Automobile im Berichtsjahr aus (2021: 2.213.790² Automobile/-5,1%). MINI setzte insgesamt 292.922 Fahrzeuge ab (2021: 302.138 Einheiten/-3,1%). Die Luxusmarke Rolls-Royce erzielte im Jahr 2022 einen neuen Bestwert und übergab 6.021 Automobile in Kundenhand (2021: 5.586 Automobile/+7,8 %).

Absatz vollelektrischer Fahrzeuge mehr als verdoppelt

Die konsequente Elektrifizierung des Angebots mit attraktiven Modellen ist für die BMW Group ein wesentlicher Erfolgsfaktor. Zusammen mit der hohen Nachfrage nach vollelektrischen Automobilen der Marken BMW und MINI war im Berichtsjahr 2022 ein dynamisches Absatzwachstum zu verzeichnen. So lieferte die BMW Group insgesamt 215.752³ vollelektrische Fahrzeuge an Kundinnen und Kunden aus und konnte die Zahl der Auslieferungen damit mehr als verdoppeln (2021: 103.854³ Fahrzeuge/+107,7%). Großen Anteil daran hatten vor allem die Innovationsträger BMW iX⁴ und BMW i4⁴, die sich einer ausgesprochenen Resonanz erfreuen. Zudem trafen der BMW iX3⁴ und der MINI Cooper SE⁴ auf eine unverändert hohe Nachfrage in den

Märkten. Die rein elektrisch angetriebene Oberklasselimousine BMW i7⁴ und der vollelektrische BMW iX1⁴ erweiterten mit der Markteinführung zum Ende des Jahres 2022 das kontinuierlich wachsende Produktangebot. Der Gesamtumsatz an BEV- und PHEV-Fahrzeugmodellen lag 2022 bei 433.792³ Einheiten (2021: 328.314³ Einheiten/+32,1%). Der Anteil elektrifizierter Automobile an den gesamten Auslieferungen der BMW Group im Berichtsjahr 2022 stieg zum Ende des Geschäftsjahres auf 18,1% (2021: 13,0%/+39,2%). Der gestiegene Anteil führte gleichzeitig zu weiteren Fortschritten bei der Reduzierung der CO₂-Flottenemissionen [↗ CO₂-Emissionen](#).

BMW Group – Auslieferungen elektrifizierte Modelle

in Einheiten	2022	2021	Veränderung in %
BEV	215.752	103.854	107,7
BMW	172.008	69.003	149,3
MINI	43.744	34.851	25,5
PHEV	218.040	224.460	-2,9
BMW	200.945	206.069	-2,5
MINI	17.095	18.391	-7,0
Gesamt³	433.792	328.314	32,1

¹ Definition des Begriffs Auslieferungen siehe [↗ Glossar](#)

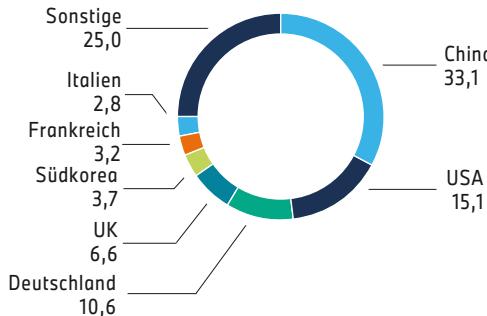
² einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile, 2021: 651.236 Automobile)

³ einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd.

⁴ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

BMW Group – Größte Automobilmärkte 2022

in % vom Absatz



BMW Group – Auslieferungen Automobile nach Regionen und Märkten

in Tsd. Einheiten	2022	2021	2020	2019	2018
Europa	878,5	949,1	913,6	1.081,6	1.097,4
davon Deutschland	254,3	266,8	285,0	330,5	310,6
davon UK	157,3	164,3	163,2	233,8	236,8
Amerika	441,5	451,7	379,7	472,9	457,1
davon USA	363,5	368,0	307,9	375,7	355,4
Asien ¹	1.031,0	1.067,9	986,5	930,8	871,8
davon China ¹	793,5	847,9	778,4	724,7	635,8
Sonstige Märkte	48,6	52,8	45,4	52,2	59,9
Gesamt¹	2.399,6	2.521,5	2.325,2	2.537,5	2.486,1

Absatzsituation in den Märkten

Vor dem Hintergrund der angespannten Versorgungssituation bei Fahrzeug-Komponenten und pandemiebedingter Lockdowns in China entwickelten sich die Auslieferungen in den großen Weltregionen insgesamt rückläufig. In Europa lag der Automobilabsatz zum Ende des Berichtsjahres mit 878.515 Einheiten moderat unter dem Vorjahr (2021: 949.124 Einheiten/–7,4%). In Deutschland hingegen war nur ein leichter Rückgang auf 254.292 Einheiten zu verzeichnen (2021: 266.818 Einheiten/–4,7%). Ein ähnliches Bild zeigte sich im UK mit 157.329 ausgelieferten Automobilen (2021: 164.344 Automobile/–4,3%).

In Amerika war bei der Absatzentwicklung ein leichter Rückgang auf insgesamt 441.471 Einheiten zu beobachten (2021: 451.747 Einheiten/–2,3%). Auch in den USA gaben die Auslieferungen mit 363.541 Automobilen nur leicht nach (2021: 368.032 Automobile/–1,2%).

Die Auswirkungen der Corona-Maßnahmen mit strikten Lockdowns in China dämpften die Absatzentwicklung in Asien spürbar. Im Berichtszeitraum verzeichneten die Auslieferungen dort mit 1.030.987¹ Einheiten einen Rückgang im Vergleich zum hohen Niveau des Vorjahrs (2021: 1.067.914¹ Einheiten/–3,5%). In China waren die Absatzzahlen vor dem Hintergrund der dortigen Pandemie-Maßnahmen mit 793.520¹ Einheiten etwas stärker im Minus (2021: 847.935² Einheiten/–6,4%).

BMW hält Spitzenposition im Premiumsegment

Die Kernmarke BMW lieferte im Berichtszeitraum 2022 insgesamt 2.100.689¹ Automobile aus (2021: 2.213.790¹ Automobile/–5,1%). Vor allem die vollelektrischen Fahrzeugmodelle der Marke zeigten ein dynamisches Wachstum. Im Jahr 2022 hat sich der Absatz rein elektrisch angetriebener Automobile bei BMW mit 172.008² Einheiten mehr als verdoppelt (2021: 69.003² Einheiten/+149,3%). Auch die X-Familie erfreute sich bei Kundinnen und Kunden einer anhaltend großen Beliebtheit. Sowohl die Erfolgsmodelle BMW X3 und BMW X4 als auch die oberen Klassen der X-Modelle wie beispielsweise der neue BMW X7³ hatten einen hohen Anteil am positiven Absatzergebnis.

¹ einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile, 2021: 651.236 Automobile)

² einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd.

³ ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

Auslieferungen BMW Automobile nach Modellreihen¹

in Einheiten

BMW 1er/2er

BMW 3er/4er

BMW 5er/6er

BMW 7er/8er

BMW Z4

BMW X1/X2

BMW X3/X4

BMW X5/X6

BMW X7

BMW iX

BMW i3/i8

BMW gesamt

davon BEV

davon PHEV

	2022	2021	Veränderung in %	Anteil an BMW Auslieferungen 2022 in %
BMW 1er/2er	205.971	265.964	- 22,6	9,8
BMW 3er/4er	478.932	490.969	- 2,5	22,8
BMW 5er/6er	315.590	326.212	- 3,3	15,0
BMW 7er/8er	48.708	62.628	- 22,2	2,3
BMW Z4	12.029	14.778	- 18,6	0,5
BMW X1/X2	242.189	311.928	- 22,4	11,5
BMW X3/X4	400.898	414.671	- 3,3	19,1
BMW X5/X6	277.057	240.504	15,2	13,2
BMW X7	57.905	54.957	5,4	2,8
BMW iX	39.130	2.638	1.383,3	1,9
BMW i3/i8	22.280	28.541	- 21,9	1,1
BMW gesamt	2.100.689	2.213.790	- 5,1	100,0
davon BEV	172.008	69.003	149,3	8,2
davon PHEV	200.945	206.069	- 2,5	9,6



2



2

Produktneuheiten der Marke BMW

Im Berichtsjahr 2022 stellte die Marke BMW wichtige Produktneuheiten vor. Zu Beginn des Jahres startete die Markteinführung des neuen BMW 2er Active Tourer. Im Sommer folgten die Modellüberarbeitungen des BMW X7² sowie der BMW 3er Limousine und des BMW 3er Touring. Die Neuauflage des Roadsters BMW Z4² kam gegen Ende des Jahres 2022. Mit der neuen BMW 7er Reihe startete auch der vollelektrische BMW i7². Die rein elektrisch angetriebene Oberklasselimousine kam zum Ende des Berichtsjahres auf den Markt. Ebenfalls vollelektrisch startete der neue BMW iX1². Auch er feierte Ende des Jahres seine Markteinführung.

BMW M mit Absatzrekord im Jubiläumsjahr

BMW M blickt auf ein besonders erfolgreiches Jahr zurück. Zum 50-jährigen Bestehen wurden 2022 insgesamt 177.258 Fahrzeuge der Hochleistungsklasse abgesetzt und mit einem Absatzplus von 8,4 % wurde ein neuer Bestwert erzielt (2021: 163.541 Fahrzeuge). Der Start der Elektrifizierung des Modellangebots war dabei ein wesentlicher Erfolgstreiber: Volumenstärkstes BMW M Modell im Berichtsjahr 2022 war der BMW i4 M50².

Das 50-jährige Bestehen feierte BMW M mit zahlreichen Produktneuheiten. Neben dem BMW i4 M50² markierte der BMW iX M60² als erstes vollelektrisches Sports Activity Vehicle den Beginn der Elektrifizierung in der High-Performance-Klasse. Im Frühjahr 2022 folgte die Neuauflage des BMW M8 und des BMW M8 Competition und im Sommer des gleichen Jahres kam der erste BMW M3 Touring auf den Markt. Einen Ausblick auf das kommende Jahr gibt der im Herbst vorgestellte BMW XM². Der erste BMW M Plug-in-Hybrid mit Hochleistungsmotor wird im Laufe des Jahres 2023 weltweit in den Handel kommen.

¹ einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile, 2021: 651.236 Automobile)

² Verbrauchs- und CO₂-Angaben

Auslieferungen MINI Automobile nach Modellen

in Einheiten

MINI Hatch (3- und 5-Türer)

MINI Cabrio

MINI Clubman

MINI Countryman

MINI gesamt

	2022	2021	Veränderung in %	Anteil an MINI Auslieferungen 2022 in %
MINI Hatch (3- und 5-Türer)	163.929	164.270	-0,2	56,0
MINI Cabrio	24.423	25.120	-2,8	8,3
MINI Clubman	27.870	30.385	-8,3	9,5
MINI Countryman	76.700	82.363	-6,9	26,2
MINI gesamt	292.922	302.138	-3,1	100,0

MINI: elektrifizierter Fahrspaß

MINI lieferte im Berichtsjahr 2022 insgesamt 292.922 Automobile an Kundinnen und Kunden aus (2021: 302.138 Automobile/-3,1%). Dabei war der vollelektrische MINI Cooper SE* mit 43.744 abgesetzten Einheiten und einem deutlichen Absatzplus von 25,5 % das beliebteste Fahrzeugmodell der MINI Familie im Berichtszeitraum (2021: 34.851 Fahrzeuge). Zusammen mit dem MINI Countryman Plug-in-Hybrid* erzielte er im Jahr 2022 einen Anteil an den gesamten Auslieferungen der Marke von 20,8 %. Damit ist unter den Auslieferungen der Marke im Jahr 2022 rund jeder fünfte MINI elektrifiziert. Einen Ausblick auf die Zukunft der Elektrifizierung im Premiumkompaktsegment zeigte MINI mit dem im Jahr 2022 vorgestellten Konzeptfahrzeug MINI Concept Aceman.

Darüber hinaus wurden im Berichtsjahr neue Editionsmodelle des MINI 3-Türer, des MINI 5-Türer und des MINI Cabrio vorgestellt. Das Cabrio feiert mit einer Anfang 2023 verfügbaren Sonderedition sein 30-jähriges Bestehen.

Rolls-Royce erzielt Bestwert

Die Luxusmarke Rolls-Royce blickt auf ein sehr erfolgreiches Jahr zurück. Im Berichtsjahr 2022 übergab Rolls-Royce insgesamt 6.021 Automobile der Luxusklasse in Kundenhand (2021: 5.586 Automobile/+7,8 %). Damit lag der Absatz erstmals über der 6.000er-Marke. Am weltweiten Absatzerfolg hatten vor allem der Rolls-Royce Cullinan* sowie der Rolls-Royce Ghost* einen großen Anteil. Ebenso erfolgreich zeigte sich das Bespoke-Angebot, bei dem Kundinnen und Kunden ihren Rolls-Royce nach individuellen Sonderwünschen anfertigen lassen können.



Auslieferungen Rolls-Royce Automobile nach Modellen

in Einheiten

Phantom

Ghost

Wraith/Dawn

Cullinan

Rolls-Royce gesamt

	2022	2021	Veränderung in %
Phantom	418	427	-2,1
Ghost	2.015	1.909	5,6
Wraith/Dawn	328	828	-60,4
Cullinan	3.260	2.422	34,6
Rolls-Royce gesamt	6.021	5.586	7,8

Mit der Vorstellung des Rolls-Royce Spectre* setzte die Marke im Jahr 2022 einen wichtigen Meilenstein zur Elektrifizierung des Produktangebots. Das erste vollelektrische Luxuscoupe wird gegen Ende des Jahres 2023 verfügbar sein.



Ertragslage Segment Automobile

Im Segment Automobile lagen die Umsatzerlöse mit 123.602 Mio. € (2021: 95.476 Mio. €/+29,5 %, währungsbereinigt: +24,1%) deutlich über denen des Vorjahrs. Hintergrund ist die bereits beschriebene Vollkonsolidierung von BMW Brilliance (siehe dazu [Textziffer \[3\]](#) im Konzernanhang). Wie bereits in der Ertragslage zum Konzernergebnis beschrieben, lag der Automobilabsatz produktionsbedingt unter dem Vorjahr. Der wiederum gestiegene Absatz umsatztarker Modelle, die verbesserte Preisrealisierung sowie die anhaltende positive Entwicklung der Gebrauchtwagenmärkte, die sich in einer Verbesserung der Restwertentwicklung widerspiegeln, konnten den Absatrückgang kompensieren. Weiterhin wirkte ein höheres Geschäft mit Ersatzteilen und Zubehör umsatzerhörend. Zudem erhöhen positive Umrechnungseffekte die Umsatzerlöse.

Die Umsatzkosten des Segments betrugen 104.324 Mio. € und lagen somit deutlich über denen des Vorjahrs (2021: 78.637 Mio. €/+32,7%). Analog zu den Umsatzerlösen wirkte auch hier die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance. Dabei erhöhten auch die Effekte im Zusammenhang mit der Erstkonsolidierung von BMW Brilliance, wie die Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation von rund 1,8 Mrd. € sowie die eliminierten Zwischengewinne von rund 1,3 Mrd. €, die Umsatzkosten. Im Geschäftsjahr belasteten auch signifikant steigende Kosten für Material und Logistik die Umsatzkosten des Segments. Diese resultierten vor allem aus der beschränkten Verfügbarkeit von Halbleitern und Störungen der Lieferketten sowie aus höheren Rohstoff- und Energiepreisen. Ein höherer Anteil an elektrifizierten Fahrzeugen sowie höhere Gewährleistungsaufwendungen im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler, mit der Erstkonsolidierung sowie aufgrund der gestiegenen Inflation wirkten ebenfalls kostenerhöhend.

Im Vorjahr beeinflussten die Umstellungseffekte aus der Modernisierung des Altersvorsorgemodeells in Deutschland die Umsätze sowie die Vertriebs- und Verwaltungskosten des Segments in

Höhe von 542 Mio. € positiv. Die Umsatzkosten werden aus den bereits beschriebenen Effekten aus der Verlängerung der Nutzungsdauern in Höhe von 524 Mio. € entlastet.

Der Saldo der sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen verringerte sich im Vorjahresvergleich deutlich. Hintergrund war vor allem die anteilige Auflösung der Rückstellung für das EU-Kartellverfahren im zweiten Quartal 2021.

In Summe lag das Ergebnis vor Finanzergebnis im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 10.635 Mio. € solide über dem Wert des Vorjahreszeitraums (2021: 9.870 Mio. €).

Die EBIT-Marge des Segments lag im Berichtsjahr bei 8,6 % (2021: 10,3 %; -1,7 Prozentpunkte). Wie in der Quartalsmitteilung zum 30. September 2022 prognostiziert, lag die EBIT-Marge im Korridor von 7,0 bis 9,0 % und damit im Rahmen der Erwartung.

Das Finanzergebnis des Segments Automobile lag mit 8.283 Mio. € deutlich über dem des Vorjahrs (2021: 1.935 Mio. €.) Hauptgrund für den starken Anstieg im Berichtsjahr waren die Effekte aus der Neubewertung der bisher gehal-

tenen Eigenkapitalanteile an BMW Brilliance in Höhe von 7,7 Mrd. € im übrigen Finanzergebnis. Das At-Equity-Ergebnis entwickelte sich im Vergleich zum Vorjahr rückläufig (2022: -100 Mio. €; 2021: 1.520 Mio. €). Dies ist darauf zurückzuführen, dass das At-Equity-Ergebnis von BMW Brilliance nur anteilig bis zum 10. Februar 2022 enthalten ist. Im Zinsergebnis wirkten Erträge aus der Veränderung der Zinssätze im Rahmen der Bewertung von Rückstellungen sowie Zinserträge aus Bankguthaben.

In Summe lag das Ergebnis vor Steuern im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 18.918 Mio. € deutlich über dem Wert des Vorjahreszeitraums (2021: 11.805 Mio. €).

Der Return on Capital Employed im Automobilgeschäft verzeichnete 2022 – wie prognostiziert – mit 18,1% im Korridor von 14 bis 19 % (2021: 24 %/-5,9 Prozentpunkte). Der Rückgang war wesentlich bedingt durch den Anstieg des eingesetzten Kapitals aufgrund des Zugangs des identifizierten Nettovermögens sowie der Bewertungseffekte aus der Kaufpreisallokation von BMW Brilliance.

BMW Group Margen Segmente

in %

AUTOMOBILE

Bruttomarge¹

EBIT-Marge²

MOTORÄDER

Bruttomarge¹

EBIT-Marge²

	2022	2021	Veränderung in %-Punkten
Bruttomarge ¹	15,6	17,6	-2,0
EBIT-Marge ²	8,6	10,3	-1,7
Bruttomarge ¹	17,3	17,8	-0,5
EBIT-Marge ²	8,1	8,3	-0,2

¹ Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz zu den Umsatzerlösen des Segments

² Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse des Segments

SEGMENT MOTORRÄDER

BMW Motorrad mit Absatzplus

Auch im Motorradgeschäft waren die Auswirkungen der Vierspannengänge bei Halbleiter-Komponenten sowie der Corona-Pandemie spürbar. Ungeachtet dessen legten die Auslieferungen im Segment Motorräder im Jahr 2022 weiter zu und markierten mit 202.895 Einheiten einen neuen Bestwert (2021: 194.261 Einheiten/+4,4 %).

Auslieferungen weltweit: Amerika mit deutlichem Plus

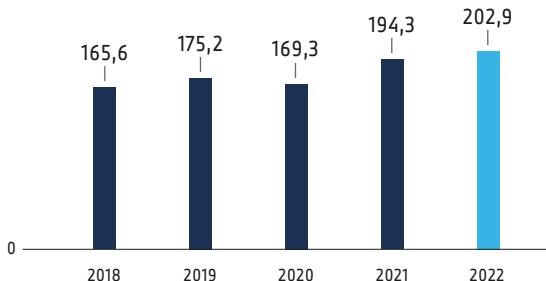
In Europa erreichten die Auslieferungen im Jahr 2022 mit 110.788 Einheiten insgesamt das Niveau des Vorjahrs (2021: 111.126 Einheiten/-0,3 %). Frankreich erzielte dabei mit einem Wachstum von 6,7 % auf 21.223 Motorräder ein solides Plus (2021: 19.887 Motorräder). Italien schloss das Berichtsjahr mit 15.668 Einheiten leicht unter dem Vorjahr ab (2021: 16.034 Einheiten/-2,3 %). Spanien lag mit 12.506 Einheiten auf dem Vorjahresniveau (2021: 12.616 Einheiten/-0,9 %). In Deutschland führte das rückläufige Marktumfeld zu einem moderaten Rückgang auf 24.129 Motorräder (2021: 25.972 Motorräder/-7,1 %).

In Amerika zogen im Berichtsjahr 2022 die Auslieferungen auf 45.775 Fahrzeuge deutlich an (2021: 40.010 Fahrzeuge/+14,4 %). Zweistellige Wachstumsraten zeigten sich dabei in den USA (2022: 17.690 Einheiten; 2021: 16.030 Einheiten/+10,4 %) und Brasilien (2022: 13.051 Einheiten; 2021: 11.150 Einheiten/+17,0 %).

In China war das Wachstum trotz der Auswirkungen der strikten Corona-Maßnahmen auf 15.404 Einheiten solide (2021: 14.309 Einheiten/+7,7 %).

Auslieferungen von BMW Motorrädern

in Tsd. Einheiten



BMW Group – Größte Motorradmärkte 2022

in % vom Absatz



Markteinführungen im Berichtsjahr

Das Jahr 2022 stand bei BMW Motorrad im Zeichen der Elektrifizierung. Im März wurde mit der Markteinführung des Elektro-Scooters BMW CE 04 (Segment Urban Mobility) ein neues Kapitel in der urbanen Zweiradmobilität aufgeschlagen. Zusammen mit dem bereits vorgestellten Konzeptfahrzeug BMW CE 02 wird so ein Einblick in die Elektrifizierungsoffensive von BMW Motorrad gegeben. Ebenfalls im März erschienen darüber hinaus die Modellüberarbeitungen der 6-Zylinder-Luxustourer K 1600 GT, K 1600 GTL und K 1600 B (Segment Tour).

Neuvorstellungen bei BMW Motorrad

Im Berichtsjahr 2022 stellte BMW Motorrad ein neues Modell und vier Modellüberarbeitungen vor. Mit der S 1000 RR (September) und der M 1000 RR (Oktober) wurden zwei Modellüberarbeitungen aus dem Segment Sport mit Markteinführung im Jahr 2023 angekündigt. Mit Vorstellung der BMW M 1000 R im Oktober folgte darüber hinaus ein weiteres M-Modell von BMW Motorrad in Form eines hochdynamischen Roadsters.

Die vorgestellten überarbeiteten Boxermodelle BMW R 1250 R (Oktober) und BMW R 1250 RS (November) werden in den Segmente Roadster und Sport für weitere positive Impulse sorgen.

Im Jahr 2023 feiert BMW Motorrad sein 100-jähriges Bestehen. Bereits im Dezember 2022 wurden als Vorschau auf das Jubiläumsjahr Sondermodelle der BMW R nine T und der R 18 der Öffentlichkeit vorgestellt.



Ertragslage Segment Motorräder

Die EBIT-Marge des Segments Motorräder (Ergebnis vor Finzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse) lag im Berichtszeitraum bei 8,1% (2021: 8,3%/-0,2 Prozentpunkte) und damit innerhalb des prognostizierten Korridors von 8 bis 10 %.

Das Ergebnis vor Steuern lag im abgelaufenen Geschäftsjahr mit 269 Mio. € deutlich über dem des Vergleichszeitraums (2021: 228 Mio. €/+18,0 %). Wesentliche Einflussfaktoren sind das im Vorjahresvergleich gestiegene Absatzvolumen sowie positive Preis- und Produkt-Mix-Effekte. Gestiegene Kosten für Material und Logistik belasteten im Berichtsjahr auch das Segment Motorräder.

Der Return on Capital Employed im Segment Motorräder lag im Berichtsjahr bei 24,9 % und damit oberhalb des erwarteten Korridors von 19 bis 24 %. (2021: 21,9 %+3,0 Prozentpunkte). Grund hierfür war im Wesentlichen der Anstieg des EBIT im Vergleich zum Vorjahr.

Die Ergebnisse im Segment Motorräder zeigen eine stabile Entwicklung. Der Rückgang im Absatzvolumen und die damit verbundene Reduzierung der Umsatzerlöse wurde durch eine Erhöhung der Preise und die Verbesserung des Produktdesigns kompensiert. Die Kostenstruktur blieb weitestgehend unverändert.

Die Ergebnisse im Segment Motorräder sind von den globalen Marktbedingungen und den regionalen Wirtschaftsentwicklungen abhängig. Der Rückgang im Absatzvolumen und die damit verbundene Reduzierung der Umsatzerlöse wurde durch eine Erhöhung der Preise und die Verbesserung des Produktdesigns kompensiert. Die Kostenstruktur blieb weitestgehend unverändert.

Die Ergebnisse im Segment Motorräder sind von den globalen Marktbedingungen und den regionalen Wirtschaftsentwicklungen abhängig. Der Rückgang im Absatzvolumen und die damit verbundene Reduzierung der Umsatzerlöse wurde durch eine Erhöhung der Preise und die Verbesserung des Produktdesigns kompensiert. Die Kostenstruktur blieb weitestgehend unverändert.

Die Ergebnisse im Segment Motorräder sind von den globalen Marktbedingungen und den regionalen Wirtschaftsentwicklungen abhängig. Der Rückgang im Absatzvolumen und die damit verbundene Reduzierung der Umsatzerlöse wurde durch eine Erhöhung der Preise und die Verbesserung des Produktdesigns kompensiert. Die Kostenstruktur blieb weitestgehend unverändert.

SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN

Ergebnis im Finanzdienstleistungsgeschäft deutlich unter Vorjahr

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Finanzdienstleistungen lag zum Ende des Berichtsjahrs bei 3.205 Mio. € (2021: 3.753 Mio. €/-14,6 %) und somit deutlich unter dem Vorjahr, das jedoch von einer außergewöhnlich positiven Risikosituation geprägt war. Geopolitische Unsicherheiten sowie schwächere makroökonomische Aussichten führten im Berichtsjahr zu einer erhöhten Vorsorge für Kreditrisiken. Steigende Teuerungsraten und der allgemeine Anstieg des Zinsniveaus verschlechterten außerdem die Rahmenbedingungen für Verbraucher. Trotz dieser Einflussfaktoren lagen die Kreditverluste weiterhin auf einem historisch niedrigen Niveau. Anhaltend hohe Vermarktungserlöse bei Leasingrückläufern wirkten sich ergebnisverbessernd aus.

Das bilanzielle Geschäftsvolumen lag mit 135.689 Mio. € leicht unter dem Vorjahresniveau (2021: 139.530 Mio. €/-2,8 %).

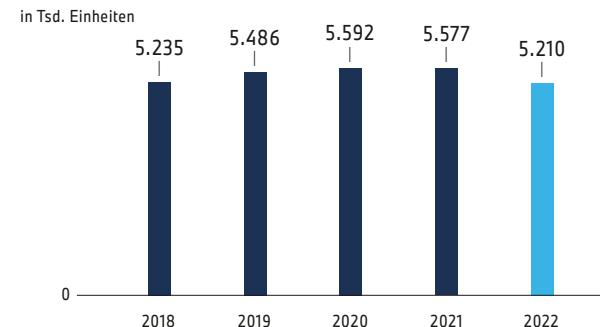
Ertragslage Segment Finanzdienstleistungen

Die Eigenkapitalrendite des Segments Finanzdienstleistungen bewegte sich somit im Geschäftsjahr 2022 mit 17,9 % leicht unter dem Niveau des Vorjahrs (2021: 22,6 %/-4,7 Prozentpunkte). Der Rückgang war wesentlich bedingt durch das gesunkene Ergebnis vor Steuern. Der Return on Equity im Jahr 2022 lag somit im Rahmen der angepassten Prognose von 17 bis 20 %. Im BMW Group Bericht 2021 wurde ursprünglich für 2022 ein Return on Equity im Korridor von 14 bis 17 % erwartet.

Neugeschäft mit Endkunden rückläufig

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft mit Endkunden entwickelte sich im Berichtszeitraum mit insgesamt 1.545.490 abgeschlossenen Neuverträgen rückläufig (2021: 1.956.514 Verträge/-21,0 %). Die wesentlichen Gründe für den Rückgang lagen

Vertragsbestand mit Endkunden im Segment Finanzdienstleistungen



dabei im gestiegenen Zinsniveau und in damit verbundenen Preissteigerungen. Hinzu kamen ein starkes Wettbewerbsumfeld im Finanzdienstleistungssektor und die allgemein eingeschränkte Verfügbarkeit von Neufahrzeugen.

Davon beeinflusst ging das Neugeschäft im Leasing um 23,1 % und in der Finanzierung um 20,0 % zurück. Insgesamt lag der Leasinganteil am gesamten Neugeschäft im Berichtsjahr 2022 bei 30,9 %. Das Finanzierungsgeschäft kam auf einen Anteil von 69,1 %.

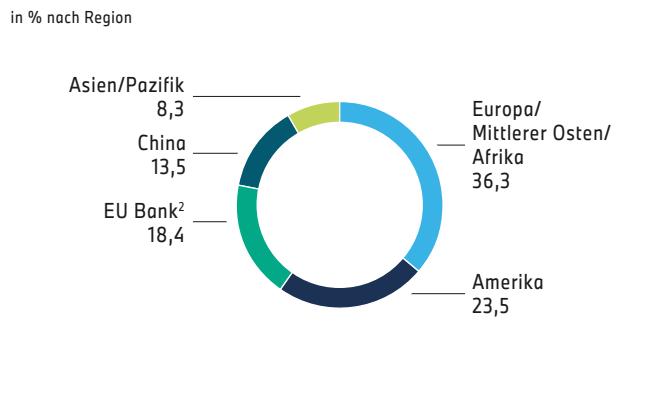
Von den im Berichtszeitraum abgeschlossenen Neuverträgen entfielen 321.535 Verträge (2021: 411.520 Verträge/-21,9 %) auf Abschlüsse in der Gebrauchtwagenfinanzierung und im Gebrauchtwagenleasing der Marken BMW und MINI.

Höhere Preise im Automobilgeschäft und ein verbesserter Produkt-Mix führten im Berichtszeitraum jedoch dazu, dass im Finanzdienstleistungsgeschäft ein höheres durchschnittliches Finanzierungsvolumen je Fahrzeug erzielt wurde. Die rückläufige

BMW Group Neuwagen, durch Segment Finanzdienstleistungen finanziert oder verleast¹



Vertragsbestand mit Endkunden im Segment Finanzdienstleistungen 2022



Zahl an Neuverträgen wurde so teilweise ausgeglichen. Hinzu kamen positive Währungseffekte. Das Neugeschäfts volumen aller Finanzierungs- und Leasingverträge mit Endkunden verzeichnete mit 55.449 Mio. € gegenüber dem Vorjahr einen Rückgang um 12,6 % (2021: 63.414 Mio. €).

Der Anteil an BMW Group Neuwagen, die durch das Segment Finanzdienstleistungen verleast oder finanziert wurden, lag im Jahr 2022 bei 41,0 %³ (2021: 50,5 %/– 9,5 Prozentpunkte).

Zum 31. Dezember 2022 lag der Vertragsbestand an Finanzierungs- und Leasingverträgen mit Endkunden bei insgesamt 5.210.246 Verträgen (31. Dezember 2021: 5.577.011 Verträge/– 6,6 %). In der Region Asien/Pazifik erreichte der Vertragsbestand das Vorjahresniveau (– 0,4 %), während in der Region Europa/Mittlerer Osten/Afrika (– 3,9 %) ein leicht rückläufiger Trend sowie in der EU-Bank² ein moderater Rückgang (– 6,2 %) erkennbar war. Die Regionen Amerika (– 10,1 %) und China (– 11,1 %) verzeichneten einen deutlichen Rückgang.

Flottengeschäft auf Vorjahresniveau

Das Segment Finanzdienstleistungen bietet im Flottenmanagement unter der Markenbezeichnung Alphabet hauptsächlich gewerblichen Kunden Finanzierungs- und Leasingverträge sowie darauf abgestimmte Serviceleistungen an. Zum Ende des Berichtszeitraums wurde mit 701.470 Flottenverträgen ein Gesamtbestand auf dem Niveau des Vorjahrs betreut (2021: 696.393 Verträge/+0,7 %).

Händlerfinanzierung über dem Vorjahr

Das Geschäftsvolumen in der Händlerfinanzierung lag zum 31. Dezember 2022 mit 15.209 Mio. € deutlich über dem Vorjahr (2021: 13.149 Mio. €/+15,7 %). Dies ist im Wesentlichen auf eine verbesserte Verfügbarkeit von Fahrzeugen zum Jahresende und auf ein gestiegenes Preisniveau im Automobilgeschäft zurückzuführen.

SEGMENT SONSTIGE GESELLSCHAFTEN UND KONSOLIDIERUNGEN

Das Ergebnis vor Steuern im Segment Sonstige Gesellschaften lag im Geschäftsjahr bei 995 Mio. € (2021: 531 Mio. €). Wesentlicher Einflussfaktor sind die im übrigen Finanzergebnis wirkenden positiven Bewertungseffekte bei Zinssicherungsgeschäften aufgrund der signifikanten Zinssteigerungen in den USA, im UK und im Euroraum im Geschäftsjahr.

Die Konsolidierungen erhöhten sich im Ergebnis vor Steuern auf 122 Mio. € (2021: – 257 Mio. €). Im Vorjahresvergleich wirkten Eliminierungen im Zusammenhang mit Leasing- und Finanzierungsgeschäften in den Konsolidierungen positiv.

¹ Aufgrund der Anpassung der Auslieferungszahlen wurden die Werte rückwirkend angepasst. ↗ Glossar

² Die EU-Bank umfasst die BMW Bank GmbH mit ihren Filialen in Italien, Spanien und Portugal.

³ Die Berechnung bezieht nur Automobilmärkte ein, in denen das Segment Finanzdienstleistungen mit einer konsolidierten Gesellschaft vertreten ist.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BMW AG

Die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) mit Sitz in München ist das Mutterunternehmen des BMW Konzerns (BMW Group). Die voranstehenden Erläuterungen zur BMW Group beziehungsweise zum Segment Automobile sind für die BMW AG zutreffend, sofern im Nachfolgenden keine abweichende Darstellung erfolgt. Der Jahresabschluss der BMW AG wird nach den Regeln des deutschen Handelsgesetzbuchs (HGB) sowie ergänzend nach den Regelungen des Aktiengesetzes (AktG) aufgestellt.

Der für die BMW AG bedeutsamste finanzielle Leistungsindikator ist die Ausschüttungsquote. Diese entspricht dem Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS (2021: Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS; die Umstellung der Berechnungsmethodik resultierte aus dem Erwerb von Anteilen an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang). Die bedeutsamsten nichtfinanziellen Leistungsindikatoren sind im Wesentlichen identisch und gleichlaufend mit denen der BMW Group. Diese werden ausführlich im Abschnitt [» Finanzielle Leistung](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Unterschiede zwischen den Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden nach HGB und den International Financial Reporting Standards (IFRS), nach denen der Konzernabschluss der BMW Group aufgestellt wird, ergeben sich vor allem bei der Aktivierung von immateriellen Vermögensgegenständen, der Bildung von Bewertungseinheiten, dem Ansatz und der Bewertung von Finanzinstrumenten und Rückstellungen sowie der Aktivierung latenter Steuern. Darüber hinaus ergeben sich Unterschiede im Ausweis von Vermögensgegenständen und Schulden sowie von Positionen der Gewinn-und-Verlust-Rechnung.

Rahmenbedingungen und Geschäftsverlauf

Die gesamtwirtschaftlichen und branchenbezogenen Rahmenbedingungen der BMW AG stimmen im Wesentlichen mit denen des Konzerns überein und werden im Abschnitt [» Finanzielle Leistung](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben.

Die BMW AG entwickelt, fertigt und vertreibt eigene, von ausländischen Tochterunternehmen und von Zulieferern im Auftrag gefertigte Automobile und Motorräder sowie Ersatzteile und Zubehör und erbringt mit diesen Gegenständen in Zusammenhang stehende Dienstleistungen. Der Vertrieb erfolgt vor allem über Niederlassungen, Tochterunternehmen, selbstständige Händler sowie Importeure. Der Automobilabsatz reduzierte sich im Geschäftsjahr 2022 um 52.292 auf 2.385.299 Einheiten. Im Automobilabsatz enthalten waren 641.794 Einheiten aus der Serienteileversorgung an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, die mit 33.201 Einheiten unter Vorjahresniveau lagen.

Zum 31. Dezember 2022 beschäftigte die BMW AG 87.183 Mitarbeiter (31. Dezember 2021: 83.308 Mitarbeiter).

Das Jahr 2022 zeichnete sich durch fortwährende globale Herausforderungen aus: Trotz eines volatilen Geschäftsumfelds, geprägt von Engpässen in der Versorgung mit Halbleiter-Komponenten, pandemiebedingten Lockdowns in China sowie dem Krieg in der Ukraine, blickt die BMW AG insgesamt auf einen positiven Geschäftsverlauf im Berichtsjahr zurück.

Die solide wirtschaftliche Basis des Unternehmens zeigt sich unter anderem an der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage im Jahr 2022. Die Geschäftsentwicklung hat die angepassten Erwartungen der Unternehmensleitung erfüllt. Diese Einschätzung berücksichtigt auch Erkenntnisse nach dem Ende des Berichtszeitraums.

Ertragslage

BMW AG Gewinn-und-Verlust-Rechnung

in Mio. €	2022	2021
Umsatzerlöse	98.807	88.526
Herstellungskosten der zur Erzielung der Umsatzerlöse erbrachten Leistungen	- 81.653	- 72.283
Bruttoergebnis vom Umsatz	17.154	16.243
Vertriebskosten	- 4.058	- 3.858
Allgemeine Verwaltungskosten	- 3.624	- 3.243
Forschungs- und Entwicklungskosten	- 6.782	- 6.451
Sonstige betriebliche Erträge	2.529	2.199
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 2.889	- 1.460
Beteiligungsergebnis	8.520	2.991
Finanzergebnis	- 2.926	- 426
Steuern vom Einkommen und vom Ertrag	- 1.594	- 1.068
Ergebnis nach Steuern	6.330	4.927
Sonstige Steuern	- 19	- 17
Jahresüberschuss	6.311	4.910
Einstellung in die Gewinnrücklagen	- 830	- 1.083
Bilanzgewinn	5.481	3.827

Die Umsatzerlöse erhöhten sich im Vergleich zum Vorjahr um 10.281 Mio. €. Positive Preis- und Produkt-Mix-Effekte sowie ein gestiegenes Geschäft mit Ersatzteilen und Zubehör konnten im Wesentlichen den Absatzrückgang übercompensieren. Zudem erhöhten Wechselkurseffekte die Umsatzerlöse. Geografisch entfiel der Anstieg der Umsatzerlöse größtenteils auf die Regionen USA sowie Übriges Europa. Auf den Umsatz von 98.807 Mio. € (2021: 88.526 Mio. €) entfiel ein konzerninterner Anteil von 77.843 Mio. € (2021: 60.373 Mio. €); dies entspricht einer Quote von 78,8 % (2021: 68,2 %).

Der Anstieg der Herstellungskosten um 13,0 % auf 81.653 Mio. € resultierte weitgehend aus den gestiegenen Kosten für Material und Logistik.

Das Bruttoergebnis vom Umsatz erhöhte sich um 911 Mio. € auf 17.154 Mio. €.

Insgesamt sind die Vertriebskosten solide sowie die allgemeinen Verwaltungskosten deutlich gestiegen.

Forschungs- und Entwicklungskosten entfielen hauptsächlich auf neue Fahrzeugmodelle (unter anderem die vollelektrischen Modelle BMW i7* und BMW iX1* sowie die elektrifizierten Modelle BMW 7er, BMW XM* und BMW X1). Aufwendungen für die Entwicklung von digitalen Produkten, automatisiertem Fahren und der [NEUEN KLASSE](#). Korrespondierend zu den Anläufen von Fahrzeugen und Baukästen in Zusammenhang mit der Elektrifizierungsoffensive stiegen die Forschungs- und Entwicklungskosten um 5,1 % im Vergleich zum Vorjahr.

Die sonstigen betrieblichen Erträge erhöhten sich auf 2.529 Mio. € (2021: 2.199 Mio. €). Die Veränderung war im Wesentlichen auf Erträge aus Finanzgeschäften zurückzuführen. Die Auflösung der sonstigen Rückstellungen war rückläufig.

Die sonstigen betrieblichen Aufwendungen stiegen deutlich auf 2.889 Mio. € (2021: 1.460 Mio. €) und enthielten wie im Vorjahr im Wesentlichen Aufwendungen aus Finanzgeschäften sowie Zuführungen zu sonstigen Rückstellungen.

Die im Beteiligungsergebnis enthaltenen Erträge aus Gewinnabführungsverträgen mit Konzerngesellschaften stiegen deutlich an. Dies ist im Wesentlichen auf die deutliche Erhöhung des Gewinns der BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München, zurückzuführen, die unter anderem höhere Ausschüttungen erhielt.

Das Finanzergebnis verschlechterte sich deutlich gegenüber dem Vorjahr um 2.500 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch Aufwendungen aus der Marktbewertung des Deckungsvermögens, das mit den Pensionsverpflichtungen verrechnet wurde.

Der Aufwand aus Steuern vom Einkommen und vom Ertrag resultierte überwiegend aus der laufenden Steuerberechnung für das Geschäftsjahr.

Nach Abzug von Steuern ergab sich ein Jahresüberschuss in Höhe von 6.311 Mio. € gegenüber 4.910 Mio. € im Vorjahr.

* [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

Vorbehaltlich der Zustimmung durch die Hauptversammlung über die Gewinnverwendung ergibt sich ein zur Ausschüttung verfügbarer Bilanzgewinn in Höhe von 5.481 Mio. € (2021: 3.827 Mio. €). Dieser entspricht einer auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS (2021: Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS) exogenen Ausschüttungsquote in Höhe von 30,6 %. Die Aus-

schüttungsquote 2021 lag mit 30,7 % nach bisheriger Definition (bzw. angepasst nach neuer Definition mit 30,9 %) im prognostizierten Korridor von 30 bis 40 %.

Die Ausschüttungsquote berücksichtigt die Anzahl der dividendenberechtigen Aktien am 31. Dezember 2022. Die Anzahl der dividendenberechtigten Aktien kann sich aufgrund des laufenden Aktienrückkaufprogramms bis zur Hauptversammlung verändern.

Finanz- und Vermögenslage

BMW AG Bilanz zum 31. Dezember

in Mio. €	2022	2021
AKTIVA		
Immaterielle Vermögensgegenstände		
	1.444	704
Sachanlagen	14.004	12.740
	12.093	5.067
Anlagevermögen	27.541	18.511
	7.523	7.287
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.161	758
	24.510	21.019
Übrige Forderungen und sonstige Vermögensgegenstände	2.281	4.071
Wertpapiere	2.904	3.077
Flüssige Mittel	6.207	8.824
Umlaufvermögen	44.586	45.036
	116	72
Aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung	-	1.086
	72.243	64.705
Bilanzsumme		

in Mio. €	2022	2021
PASSIVA		
Gezeichnetes Kapital		
	663	662
Nennbetrag eigener Anteile	- 17	-
Kapitalrücklage	2.426	2.342
Gewinnrücklagen	11.665	12.096
Bilanzgewinn	5.481	3.827
Eigenkapital	20.218	18.927
	25	26
Rückstellungen für Pensionen	2.871	422
Übrige Rückstellungen	11.686	9.995
Rückstellungen	14.557	10.417
	1	1
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	6.786	6.531
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	25.703	24.462
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	902	462
Übrige Verbindlichkeiten	33.392	31.456
Verbindlichkeiten	4.051	3.879
Rechnungsabgrenzungsposten		
Bilanzsumme	72.243	64.705

Im Geschäftsjahr wurden 4.498 Mio. € (2021: 3.304 Mio. €) in immaterielle Vermögensgegenstände und Sachanlagen investiert. Dies entspricht einer Steigerung von 36,1% im Vergleich zum Vorjahr. Die Abschreibungen beliefen sich auf 2.452 Mio. € (2021: 2.846 Mio. €).

Das Finanzanlagevermögen erhöhte sich im Wesentlichen durch eine Sacheinlage in die Kapitalrücklage der BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München, in Höhe von 7.044 Mio. € auf 12.093 Mio. € (2021: 5.067 Mio. €). Die Vorräte erhöhten sich auf 7.523 Mio. € (2021: 7.287 Mio. €) vornehmlich durch einen Bestandsaufbau bei den Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen.

Die Forderungen gegen verbundene Unternehmen stiegen auf 24.510 Mio. € (2021: 21.019 Mio. €). Insbesondere erhöhten sich die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen aufgrund der durch den Anteilserwerb bedingten Umgliederung der Forderungen gegenüber BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang.

Die Reduktion der übrigen Forderungen und sonstigen Vermögensgegenstände auf 2.281 Mio. € (2021: 4.071 Mio. €) war insbesondere auf einen Rückgang von Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, zurückzuführen, bedingt durch den Anteilserwerb an BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang.

Die Liquidität der BMW Group wird durch ein konzernweit geltendes Liquiditätskonzept sichergestellt. Dieses Konzept beinhaltet, dass ein Großteil der Konzernliquidität bei der BMW AG konzentriert wird. Ein wichtiges Instrument ist in diesem Zusammenhang der bei der BMW AG angesiedelte Cashpool.

Die flüssigen Mittel reduzierten sich um 2.617 Mio. € auf 6.207 Mio. €, im Wesentlichen durch die Mittelabflüsse aus der Finanzierungstätigkeit. Gegenläufig wirkten vor allem die Überschüsse aus betrieblicher Tätigkeit.

Das Eigenkapital erhöhte sich um 1.291 Mio. € auf 20.218 Mio. € aufgrund des im Vergleich zur ausgeschütteten Dividende des Vorjahrs höheren Bilanzgewinns. Gegenläufig wirkte die Verringerung der anderen Gewinnrücklagen aufgrund des laufenden Aktienrückkaufprogramms. Die Eigenkapitalquote verzeichnete eine Veränderung von 29,3 % auf 28,0 %.

Für die Sicherung von Pensionsverpflichtungen wurden liquide Mittel zur Investition in Fondsvermögen in Höhe von 382 Mio. € im Rahmen von Contractual Trust Arrangements (CTA) treuhänderisch auf den BMW Trust e.V., München, übertragen. Eine Saldierung des Deckungsvermögens mit den gesicherten Verpflichtungen wurde vorgenommen. Nachdem dieses die zu sichernde Verpflichtung im Vorjahr überstieg, wurde der resultierende Überhang als aktiver Unterschiedsbetrag aus der Vermögensverrechnung ausgewiesen.

Die Rückstellungen für Pensionen stiegen nach Saldierung der Pensionsverpflichtungen mit dem Deckungsvermögen von 422 Mio. € auf 2.871 Mio. € an.

Die übrigen Rückstellungen erhöhten sich deutlich von 9.995 Mio. € auf 11.686 Mio. €, im Wesentlichen bedingt durch die Zuführung zu den Rückstellungen aus Gewährleistungs-, Kulanzverpflichtungen und Produktgarantien sowie zu den Rückstellungen für Haftungsrisiken.

Der Anstieg der Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen auf 25.703 Mio. € (2021: 24.462 Mio. €) war überwiegend auf die Erhöhung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen zurückzuführen.

Der passive Rechnungsabgrenzungsposten erhöhte sich um 172 Mio. € auf 4.051 Mio. € und enthält vorwiegend Abgrenzungen für noch nicht erbrachte Teilleistungen in Zusammenhang mit Service- und Wartungsverträgen.

Risiken und Chancen

Die Geschäftsentwicklung der BMW AG hängt maßgeblich von den Risiken und Chancen der BMW Group ab, die ausführlich im Kapitel [Risiken und Chancen](#) des zusammengefassten Lageberichts dargestellt sind. Die BMW AG partizipiert grundsätzlich an den Risiken ihrer Beteiligungen und Tochterunternehmen entsprechend der jeweiligen Anteilsquote. Gleichzeitig hat das Beteiligungsergebnis einen wesentlichen Einfluss auf das Ergebnis der BMW AG.

Die BMW AG ist in das konzernweite Risikomanagementsystem und das Interne Kontrollsystsem der BMW Group eingebunden. Für nähere Informationen wird auf das Kapitel [Internes Kontrollsystsem](#) im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Ausblick

Die BMW AG erwartet für das Geschäftsjahr 2023 eine unveränderte Ausschüttungsquote (Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB bezogen auf den Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS) im Korridor von 30 bis 40 % (2022: 30,6 %).

Die Erwartungen für die BMW AG hinsichtlich ihrer nichtfinanziellen Leistungsindikatoren entsprechen im Wesentlichen – aufgrund ihrer Bedeutung im Konzern und ihrer Verflechtungen mit den Konzerngesellschaften – den Prognosen der BMW Group, die ausführlich im Kapitel [Prognose](#) des zusammengefassten Lageberichts beschrieben werden.

Der von der PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, Niederlassung München, mit dem uneingeschränkten Bestätigungsvermerk versehene Abschluss der BMW AG, aus dem hier insbesondere die Bilanz und die Gewinn- und Verlust-Rechnung wiedergegeben sind, wird elektronisch an die das Unternehmensregister führende Stelle zur Einstellung in das Unternehmensregister übermittelt und ist über die Internetseite des Unternehmensregisters zugänglich. Dieser Abschluss ist darüber hinaus auf der Homepage der BMW Group unter www.bmwgroup.com/ir verfügbar.

EU-TAXONOMIE

Die EU-Taxonomie ist eine wichtige Maßnahme der EU im Rahmen der Umsetzung des „Europäischen Grünen Deals“ und des Aktionsplans „Finanzierung nachhaltigen Wachstums“, mit dem die Staatengemeinschaft anstrebt, bis 2050 klimaneutral zu werden. Die zentralen Ziele der EU-Taxonomie sind die Erhöhung der Transparenz sowie die Bereitstellung eines objektiven Vergleichsmaßstabs für Kapitalmarktteilnehmer, um somit gezielt Kapitalströme in ökologisch nachhaltige Wirtschaftstätigkeiten zu lenken.

Bei der EU-Taxonomie handelt es sich um ein Klassifizierungssystem, das Wirtschaftstätigkeiten bei Erfüllung vorgegebener technischer Bewertungskriterien als ökologisch nachhaltig einstuft.

Grundsätzlich muss ein wesentlicher Beitrag der Wirtschaftsfähigkeit zu einem der sechs Umweltziele gegeben sein:

- I. Klimaschutz
- II. Anpassung an den Klimawandel
- III. Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen
- IV. Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft
- V. Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung
- VI. Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und der Ökosysteme

Dieser Beitrag bemisst sich auf Basis der Erfüllung vorgegebener spezifischer Anforderungen. Durch die Ausübung der Tätigkeit darf außerdem kein weiteres Umweltziel in erheblichem Maße beeinträchtigt werden. Darüber hinaus muss das ausübende Unternehmen Mindestschutzverfahren eingerichtet haben, die unter anderem auf die Einhaltung von Menschenrechten abzielen.

Mit der in den Delegierten Rechtsakten festgelegten stufenweisen Einführung der EU-Taxonomie mussten Unternehmen wie die BMW Group bereits im Vorjahr den taxonomiefähigen Anteil ihrer Umsätze, Investitions- und Betriebsausgaben für die Umweltziele I und II erstmals ausweisen. Seit dem Berichtsjahr 2022 ist die Berichterstattung um die taxonomiekonformen Anteile für diese beiden Umweltziele zu erweitern. Die Ausweitung der Berichterstattung auf die weiteren Umweltziele III bis VI soll voraussichtlich ab dem Berichtsjahr 2024 erfolgen.

Unser ganzheitliches Verständnis von Nachhaltigkeit

Die BMW Group unterstützt das übergeordnete Ziel der EU-Taxonomie, die private Finanzierung ökologisch nachhaltiger Wirtschaftstätigkeiten zu fördern, um Europa bis 2050 zum ersten klimaneutralen Kontinent der Welt zu machen. Als Unternehmen, das spätestens zum Jahr 2050 „net zero“ (Netto-Null) bezüglich seiner Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette erreichen möchte, begrüßen wir grundsätzlich alle Initiativen, die dieser Zielsetzung dienen. Auf diesem Weg hat sich die BMW Group bereits 2020 ambitionierte, wissenschaftsbasierte Ziele für alle drei Scopes bis zum Jahr 2030 (Basisjahr 2019) gesetzt – validiert durch die Science Based Target initiative (SBTi) – und legt mit diesem Bericht jährlich und systematisch über deren Erreichung Rechenschaft ab. [↗ Strategie](#)

In den nächsten Jahren wird durch die deutliche Zunahme der Elektromobilität der Großteil der CO₂-Emissionen nicht mehr vorrangig in der Nutzungsphase entstehen, sondern insbesondere in der vorgelagerten Wertschöpfungskette. Ohne die geplanten Maßnahmen zur Reduktion der CO₂-Emissionen in der Lieferkette der BMW Group würden diese Emissionen bereits vor 2030 die CO₂-Emissionen der Nutzungsphase übertreffen. [↗ Strategie](#), [↗ Produktion und Lieferantennetzwerk](#), [↗ CO₂-Emissionen](#). Daher verfolgt die BMW Group bei ihren Nachhaltigkeitsbestrebungen einen ganzheitlichen Ansatz und macht sich dafür stark, die [↗ CO₂-Emissionen](#) über den gesamten Lebenszyklus zu betrachten. Die EU-Taxonomie konzentriert sich im Rahmen der für die BMW Group relevanten Wirtschaftstätigkeiten jedoch ausschließlich auf die Minderung von CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase durch emissionsarme (bis zum Jahr 2025) und emissionsfreie Antriebe. Indirekte CO₂-Emissionen, die beispielsweise bei der Erzeugung des Ladestroms oder der energieintensiven Herstellung des Hochvoltspeichers entstehen, werden im Rahmen dieser Wirtschaftstätigkeiten nicht berücksichtigt. Zudem bildet die EU-Taxonomie die Wirkung CO₂-mindernder Maßnahmen in der eigenen Produktion nur insoweit ab, als sie der Herstellung taxonomiekonformer Produkte dienen oder sofern sie explizit von einer Tätigkeitsbeschreibung umfasst sind. Eine Erhöhung der Energieeffizienz von Lackierprozessen beispielsweise reduziert CO₂-Emissionen in der eigenen Produktion auch dann, wenn ein rein verbrennungsmotorisches Fahrzeug lackiert wird. Diesbezügliche Nachhaltigkeitsbemühungen der BMW Group werden im Rahmen der ausgewählten Wirtschaftstätigkeiten des Unternehmens bei der EU-Taxonomie nicht oder nur teilweise berücksichtigt.[\[1\]](#)

Erläuterung zum Vorgehen

Für das Berichtsjahr 2022 ist im Hinblick auf Umweltziel I „Klimaschutz“ und Umweltziel II „Anpassung an den Klimawandel“ neben der Taxonomiefähigkeit auch erstmals über die Taxonomiekonformität zu berichten. Die Taxonomiefähigkeit ist zunächst ein Indikator für das maximal erreichbare ökologische Nachhaltigkeitspotenzial von Wirtschaftstätigkeiten im Sinne der EU-Taxonomie. Die Taxonomiekonformität hingegen dient als Gradmesser in Bezug auf die fortschreitende Transformation hin zu ökologisch nachhaltigen Wirtschaftstätigkeiten.

Eine Wirtschaftstätigkeit ist als taxonomiefähig anzusehen, sofern sie in den Delegierten Rechtsakten zu einem der sechs Umweltziele beschrieben ist, unabhängig davon, ob diese Wirtschaftstätigkeit die in diesen Delegierten Rechtsakten festgelegten technischen Bewertungskriterien erfüllt. Nach einer Analyse der Geschäftsaktivitäten der BMW Group lassen diese sich am besten unter den folgenden Wirtschaftstätigkeiten¹ zusammenfassen:

- Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“, die die Herstellung von Automobilen und Motorrädern umfasst
- Wirtschaftstätigkeit 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“, die Erwerb, Finanzierung, Leasing und Betrieb von Automobilen und Motorrädern umfasst

Gemäß den Beschreibungen der beiden Wirtschaftstätigkeiten unter Umweltziel I „Klimaschutz“ und unter Berücksichtigung der ergänzenden Klarstellung durch die EU-Kommission in Bezug auf die Taxonomiefähigkeit von Fahrzeugen mit Verbrennungsmotor unter Wirtschaftstätigkeit 3.3 fällt folglich ein Großteil des Geschäftsmodells der BMW Group unter den Anwendungsbereich der EU-Taxonomie.²

Lediglich der Teile- und Komponentenverkauf, zum Beispiel das Aftersales-Geschäft ohne die Erbringung von Reparaturdienstleistungen und die Lieferung von Komponenten für die Produk-

Erläuterung zum Vorgehen



tion an BMW Brilliance bis einschließlich 10. Februar 2022³ beziehungsweise andere Drittparteien, sowie Bank- und Versicherungsdienstleistungen im Rahmen unseres nicht automobilbezogenen Finanzdienstleistungsgeschäfts sind als Wirtschaftstätigkeiten in der Delegierten Verordnung nicht beschrieben und damit nicht taxonomiefähig.

Für die Bestimmung der Taxonomiekonformität der beiden oben genannten Wirtschaftstätigkeiten im Berichtsjahr sind folglich deren technische Bewertungskriterien zu überprüfen:

- 1) Wesentlicher Beitrag zur Erfüllung des Umweltziels auf Basis der spezifischen CO₂-Emissionen der zu betrachtenden Fahrzeuge („Substantial Contribution“)
- 2) Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen der weiteren Umweltziele jeweils auf Basis spezifischer Anforderungen für jede relevante Wirtschaftstätigkeit („Do No Significant Harm“ oder „DNSH“)

Zusätzlich ist sicherzustellen, dass das die Wirtschaftstätigkeiten ausübende Unternehmen Mindestschutzverfahren eingerichtet hat, die insbesondere auf die Einhaltung von Menschenrechten abzielen, aber auch die Themenbereiche Bestechung und Kor-

ruption, Besteuerung sowie fairer Wettbewerb berücksichtigen („Minimum Safeguards“).

Wesentlicher Beitrag

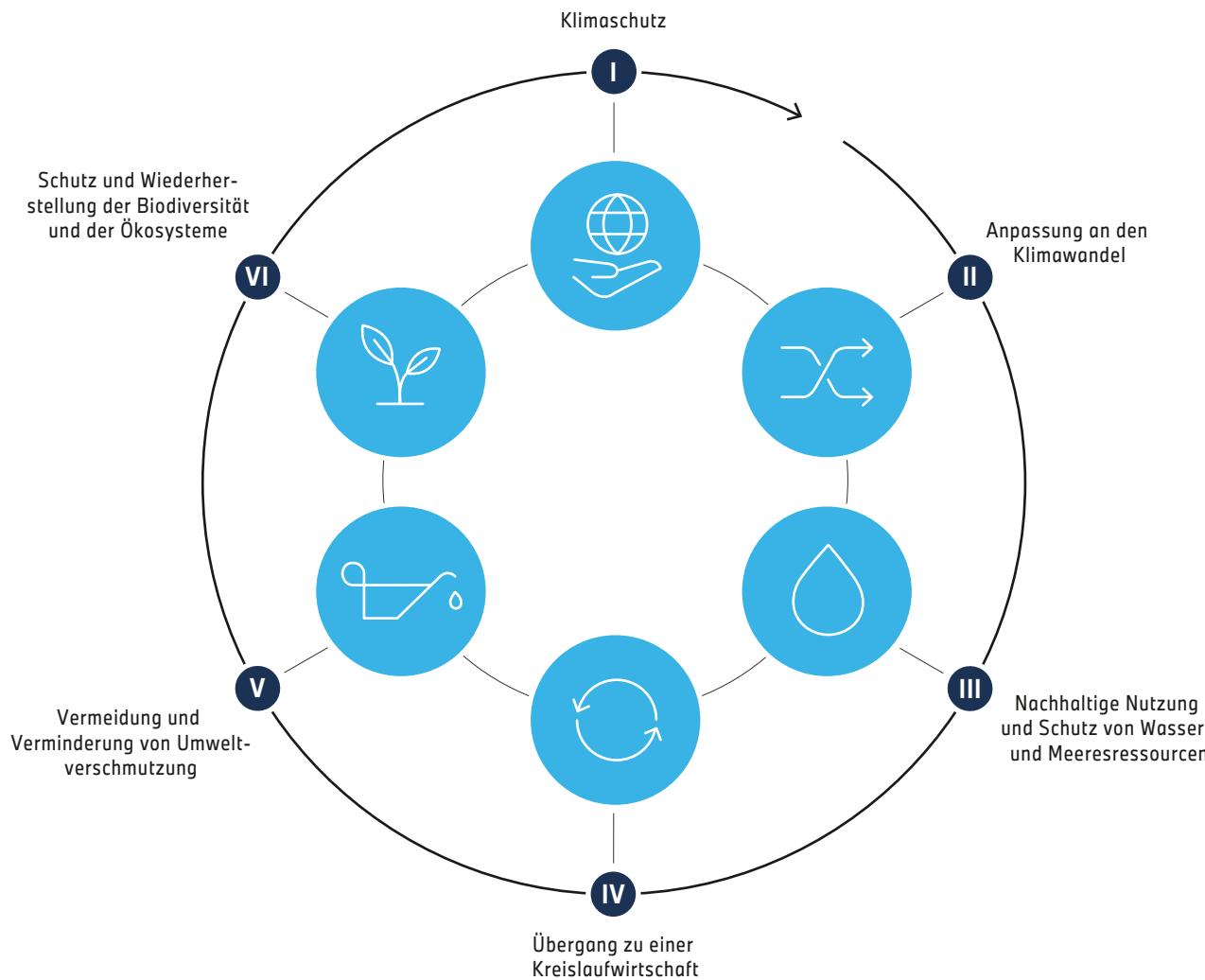
Für das Berichtsjahr hat die BMW Group ihren Beitrag zu den beiden Umweltzielen „Klimaschutz“ und „Anpassung an den Klimawandel“ überprüft. Sowohl die Wirtschaftstätigkeit 3.3 als auch 6.5 leisten durch die Herstellung beziehungsweise Finanzierung und Leasing von emissionsarmen (PHEV < 50 g CO₂/km WLTP bis 2025) und emissionsfreien (BEV und Motorräder mit 0 g CO₂/km) Fahrzeugen einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des Umweltziels I „Klimaschutz“. Der Beitrag der beiden Wirtschaftstätigkeiten zum zweiten Umweltziel „Anpassung an den Klimawandel“ wurde aus Wesentlichkeitsgründen unter Umweltziel I „Klimaschutz“ subsumiert.^{1]}

¹ Die in der Delegierten Verordnung (EU) 2022/1214 vom 9. März 2022 genannten zusätzlichen Wirtschaftstätigkeiten (insb. hinsichtlich Kernenergie und fossiler gasförmiger Brennstoffe) sind nicht für die BMW Group relevant. Die entsprechenden spezifischen Berichtstabellen für diese Tätigkeiten werden daher nicht angegeben.

² Es ist anzumerken, dass der relevante Delegierte Rechtsakt die Wirtschaftstätigkeit „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ für Umweltziel I „Klimaschutz“ und Umweltziel II „Anpassung an den Klimawandel“ unterschiedlich beschreibt. Im Sinne einer konsistenten Berichterstattung zur Taxonomiefähigkeit der Fahrzeugproduktion orientiert sich die BMW Group an der Beschreibung unter Umweltziel I, da die taxonomiefähige Fahrzeugproduktion unter Umweltziel II eine Teilmenge der taxonomiefähigen Fahrzeugproduktion unter Umweltziel I ist.

³ Weitere Informationen zur Konsolidierung von BMW Brilliance finden sich im Konzernanhang [Textziffer \[3\]](#).

Umweltziele der EU-Taxonomie



Im Rahmen der Identifikation der spezifischen CO₂-Emissionen von PHEV, die nicht gemäß der Verordnung (EU) 2019/631 bestimmt werden (unter anderem USA, China), wurden Annahmen auf Basis des am schlechtesten möglichen Werts für dieses Fahrzeugmodell getroffen, auch wenn diese Emissionen in der Realität gegebenenfalls unterschritten werden.

Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen

Die Überprüfung der Einhaltung der DNSH-Kriterien zu den weiteren fünf Umweltzielen im Berichtsjahr erfolgte jeweils auf Basis der spezifischen Anforderungen für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“ und 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“.

Im Fahrzeugportfolio zur Wirtschaftstätigkeit 6.5 sind neben BMW Group Fahrzeuge weiterer Hersteller enthalten. Aufgrund fehlender Datenverfügbarkeit bezüglich relevanter Eigenschaften dieser Fremdfabrikate kann derzeit keine umfassende Bewertung in Bezug auf die Vermeidung wesentlicher Beeinträchtigung vorgenommen werden. Demnach werden diese Fahrzeuge aktuell als nicht taxonomiekonform berichtet.



Anpassung an den Klimawandel

Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung des Umweltziels II bedarf es sowohl für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 als auch für 6.5 einer umfassenden Klimarisiko- und Vulnerabilitätsbewertung. Dabei werden die physischen Klimarisiken an allen wesentlichen Produktionsstandorten der BMW Group betrachtet und es wird eine Bewertung potenzieller Schäden durch den Klimawandel vorgenommen. Dies geschieht unter Zuhilfenahme langfristiger Klimaszenarien* bis 2034 und 2050. Darüber hinaus betrachten wir potenzielle Naturgefahren bei all unseren direkten Lieferantenstandorten, um beispielsweise Versorgungsrisiken im Rahmen [1]

* SSP1-2.6, SSP2-4.5, SSP5-8.5

[I] der Lieferantenauswahl und -bewertung angemessen zu berücksichtigen. Basierend auf den Ergebnissen der Risikoanalyse werden mit den Standortvertretern Anpassungslösungen zur Risikomitigation abgeleitet und bei Bedarf umgesetzt. Weitere Informationen finden Sie im Kapitel [» Klimabezogene Chancen und Risiken](#).

Die DNSH-Anforderungen zum Umweltziel II werden für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 erfüllt.



Nachhaltige Nutzung und Schutz von Wasser- und Meeresressourcen und Schutz und Wiederherstellung der Biodiversität und Ökosystemen

Zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung der Umweltziele III und VI bedarf es für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 (jeweils nicht relevant für 6.5) einer umfassenden Risikoanalyse in Bezug auf die Erhaltung und den Schutz der entsprechenden Umweltressourcen. Die BMW Group führt diesbezüglich im Rahmen der Errichtung neuer und Erweiterung bestehender Standorte innerhalb der EU Umweltverträglichkeitsprüfungen gemäß Richtlinie 2011/92/EU durch, die auch die Umweltaspekte Wasser und Biodiversität berücksichtigen. Bei Standorten außerhalb der EU führt die BMW Group eine an die EU-Vorgaben angelehnte Umweltverträglichkeitsprüfung durch. Darüber hinaus ist an allen Produktionsstandorten der BMW Group ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem gemäß ISO 14001 implementiert und alle lokalen gesetzlichen Anforderungen werden eingehalten.

[» Ressourcenmanagement an allen Standorten](#)

Die DNSH-Anforderungen zu den Umweltzielen III und VI werden für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 erfüllt.



Übergang zu einer Kreislaufwirtschaft

Die Anforderungen für beide Wirtschaftstätigkeiten der BMW Group zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung des Umweltziels IV unterscheiden sich im Hinblick auf die jeweils betroffene Wertschöpfungsstufe. In Bezug auf den Herstellungsprozess von BMW Group Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeit 3.3) erfüllen wir diese unter anderem durch den Einsatz von Sekundärrohstoffen in unseren Produkten, eine recyclingförderliche Produktgestaltung, ein Abfallmanagement an unseren Produktionsstandorten im Sinne der Abfallhierarchie sowie eine systematische Erfassung bedenklicher Stoffe über die gesamte Lieferkette. In Bezug auf die Nutzungsphase sowie das Recycling von BMW Group Fahrzeugen (Wirtschaftstätigkeit 6.5) haben wir entsprechende Prozesse zur Einhaltung der Recyclingvorgaben eingerichtet sowie Abfallbewirtschaftungsmaßnahmen in der Wartung als auch am Ende des Lebenszyklus etabliert. Alle diese Kriterien sind ebenfalls Bestandteile unseres umfassenden Ansatzes zur [» Kreislaufwirtschaft](#).

Die DNSH-Anforderungen zum Umweltziel IV werden für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 erfüllt.



Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung

Die Anforderungen zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung des Umweltziels V unterscheiden sich für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 in erheblichem Maße.

In Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit 3.3 hat die BMW Group entsprechende Prozesse etabliert, die die gesetzliche Einhaltung von Verboten und Grenzwerten bezüglich der Verwendung chemischer Substanzen auf Fahrzeugebene überwachen und sicherstellen sollen. Alle bei der BMW Group verwendeten Stoffe stehen im Einklang mit europäischer beziehungsweise nationaler

Gesetzgebung. Der Einsatz von weiteren, wie beispielsweise nach der CLP-Verordnung eingestuften Substanzen, die über aktuelle Verbote der gültigen Gesetzgebungen (beispielsweise REACH-Verordnung) hinausgehen, wird geprüft. Substanzen, deren Verwendung aufgrund aktueller gesellschaftlicher Erfordernisse unvermeidbar sind, werden auf ihre Substituierbarkeit unter Berücksichtigung von unter anderem wirtschaftlichen und technischen Erfordernissen untersucht.

Hingegen können für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 nicht alle Kriterien zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigung zum Umweltziel V vollumfänglich erfüllt werden. Aktuelle PHEV-Modelle unter 50 g CO₂/km WLTP der BMW Group sowie weiterer Hersteller leisten zwar einen wesentlichen Beitrag im Sinne der EU-Taxonomie. Die Herstellerangaben für Luftschatstoffemissionen im realen Fahrbetrieb (Real Driving Emissions [RDE]) können jedoch aufgrund möglicher extremer Fahrsituationen nicht auf 80 % des Grenzwertes abgesenkt werden, wie die EU-Taxonomie mit Referenz auf Tabelle 2 im Anhang der „Clean Vehicles Directive“ fordert. Somit sind alle PHEV im Fahrzeugportfolio der Wirtschaftsaktivität 6.5 als nicht taxonomiekonform zu betrachten, auch wenn sie in alltäglichen Fahrsituationen diese Werte einhalten.

Für das verbleibende BMW Group BEV-Fahrzeugportfolio im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit 6.5 sind darüber hinaus weitere Abschläge bei einzelnen Modellen aufgrund der Anforderungen an den Rollwiderstandscoefficienten der Reifen und vor allem an das externe Abrollgeräusch der Reifen vorzunehmen. Die kalkulatorische Ermittlung der Anrechenbarkeit bei betroffenen Modellen erfolgt aufgrund eingeschränkter Datenverfügbarkeit vereinfacht auf Basis der für diese Modelle freigegebenen Reifen, gewichtet mit deren Einkaufs- beziehungsweise Bestellmengen.

Die DNSH-Anforderungen zum Umweltziel V werden für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 erfüllt. In Bezug auf die Wirtschaftstätigkeit 6.5 werden sie nicht vollständig erfüllt.^[1]

Minimum Safeguards

Zusätzlich zur Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen in Bezug auf die weiteren Umweltziele ist sicherzustellen, dass das die Wirtschaftstätigkeiten ausübende Unternehmen sog. Mindestschutzverfahren (Minimum Safeguards) eingerichtet hat. Diese erfordern die Implementierung von Prozessen zur Einhaltung von Sorgfaltspflichten, sowohl im eigenen Unternehmen als auch in ausgelagerten Wertschöpfungsstufen. Konkret geht es dabei um die Einhaltung von Menschenrechten sowie die Themenbereiche Bestechung und Korruption, Besteuerung und fairer Wettbewerb. In ihrer [Grundsatzerklärung zur Achtung der Menschenrechte und damit einhergehender Umweltstandards](#) hat sich die BMW Group unter anderem auch zur Einhaltung der folgenden in Artikel 18 der Taxonomie-Verordnung genannten Standards zum Mindestschutz verpflichtet: den Leitsätzen für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD), den UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte (UN Guiding Principles on Business and Human Rights) sowie den zehn Prinzipien des UN Global Compact, den wir bereits 2001 unterzeichnet haben.

[↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk](#),

[↗ Compliance und Menschenrechte](#)

Die Anforderungen der Minimum Safeguards werden erfüllt.

Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie

Für die Definition und Ermittlung der taxonomiespezifischen Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitionsausgaben und Betriebsausgaben wird auf die Ausführungen im Glossar verwiesen. [↗ Glossar](#)

Für den Anteil der taxonomiefähigen und nicht taxonomiefähigen Wirtschaftstätigkeiten am Gesamtumsatz sowie an den Investitions- und Betriebsausgaben wird jeweils ein aggregierter prozentualer Wert für die BMW Group ausgewiesen. Es werden nur die taxonomiefähigen Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebs-

ausgaben unter Umweltziel I „Klimaschutz“ berichtet, da die taxonomiefähigen Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben von Umweltziel II „Anpassung an den Klimawandel“ unter Umweltziel I „Klimaschutz“ subsumiert werden. Auf diese Weise wird eine Doppelzählung des Umsatzes, der Investitions- und Betriebsausgaben bei der Ermittlung der KPI im Zähler über mehrere Wirtschaftstätigkeiten hinweg vermieden.

Bei den Investitionsausgaben werden sämtliche taxonomiefähigen Ausgaben den beiden Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5 zugeordnet. Überwiegend wurden Werte aus den Finanzdaten jeweils direkt den Wirtschaftstätigkeiten für alle drei Leistungsindikatoren zugeordnet, beispielsweise über die Antriebstechnologie oder das Fahrzeugmodell. Für die restlichen Umfänge wurde ein Allokationsmechanismus je Wirtschaftstätigkeit und je Leistungsindikator angewendet. Bei den taxonomiefähigen und -konformen Investitionsausgaben berechnet sich der Schlüssel aus den langfristigen taxonomiekonformen Umsätzen aus dem Fahrzeug- und Motorradgeschäft für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 und aus dem taxonomiekonformen Finanzierungsvolumen für Neukunden des laufenden Geschäftsjahres für die Wirtschaftstätigkeit 6.5:

- Schlüssel Wirtschaftstätigkeit 3.3: (BEV + PHEV [$<50\text{ g}$]) x Umsatz des Segments Automobile (Periode 2023–2028)
- Schlüssel Wirtschaftstätigkeit 6.5: (DNSH-Anrechenbarkeitsfaktor x BEV) x Anteil des Finanzierungsvolumens neuer Kundenverträge (2022)

Bei den Investitionsausgaben basiert der Schlüssel auf der detaillierten langfristigen Unternehmensplanung für die kommenden sechs Jahre, die jährlich von Vorstand und Aufsichtsrat verabschiedet wird.

Anwendung findet dieser Schlüssel auf Investitionsausgaben in das Sachanlagevermögen (inklusive Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen), in immaterielle Vermögenswerte sowie auf Investitionen in Forschung und Entwicklung für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 beziehungsweise auf Investitionsausgaben in vermietete Erzeugnisse für die Wirtschaftstätigkeit 6.5. Bei den Betriebsausgaben wird der Schlüssel auch auf die nicht aktivierten Entwicklungskosten angewendet.

Bei den weiteren Betriebsausgaben (nicht aktivierte Leasingneheraufwendungen, Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten) der Wirtschaftstätigkeit 3.3 basiert der Schlüssel auf dem taxonomiekonformen Umsatz aus dem Fahrzeug- und Motorradgeschäft der Berichtsperiode.

Interpretation der Leistungsindikatoren für das Berichtsjahr 2022

In den nachfolgenden Übersichtstabellen werden die Leistungsindikatoren Umsatzerlöse, Investitions- und Betriebsausgaben aus taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten der BMW Group zusammengefasst.

— BMW Group Sicht

Die taxonomiekonformen Umsatzerlöse der BMW Group betragen 15.705 Mio. €, was einem Anteil von 11 % entspricht. Für die Investitionsausgaben liegt der taxonomiekonforme Anteil bei 21% (5.100 Mio. €). Betriebsausgaben aus taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten belaufen sich auf 1.661 Mio. €, was fast 29 % der taxonomiefähigen Betriebsausgaben darstellt.

— Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“

Der taxonomiekonforme Anteil der Umsatzerlöse aus dem Segment Automobile und Motorrad beträgt 10,7 % (Wirtschaftstätigkeit 3.3 „Herstellung von CO₂-armen Verkehrstechnologien“) bezogen auf den Konzernumsatz. Gemessen am Umsatz mit Fremden der beiden Segmente steigt der taxonomiekonforme Anteil auf 14 %. [↗ Segmentinformationen](#)

Zugänge in immaterielle Vermögenswerte und ins Sachanlagevermögen der BMW Group sind zu mehr als 19 % taxonomiekonform, wohingegen der Anteil sich mehr als verdoppelt (43 %) bezogen auf die Zugänge bei den Segmenten Automobile und Motorrad. Letzterer hebt den hohen Anteil taxonomiekonformer Investitionen im Segment Automobile hervor.

— Wirtschaftstätigkeit 6.5 „Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen“

Die taxonomiekonformen Anteile für die drei Leistungsindikatoren bewegen sich auf einem niedrigen einstelligen Niveau für das Segment Finanzdienstleistungen. Dies ist der Tatsache geschuldet, dass im Finanzierungs- und Leasinggeschäft der Hochlauf der Elektrifizierung der Fahrzeugflotte zeitversetzt spürbar wird im Vergleich zum Segment Automobile. Ein weiterer Grund liegt an den strengerem DNSH-Anforderungen für die Wirtschaftstätigkeit 6.5, insbesondere hinsichtlich Umweltziel V „Vermeidung und Verminderung der Umweltverschmutzung“, die zum Ausschluss aller PHEV und zu einer signifikanten Einschränkung der Anrechnung von BEV im Rahmen der EU-Taxonomie-Berichterstattung führen (im Detail siehe Abschnitt „Vermeidung erheblicher Beeinträchtigungen“). Bei der Wirtschaftstätigkeit 6.5 sind zudem Umfänge von Fremdmarken im Fahrzeugportfolio nur unter restriktiven Bedingungen berichtbar, wie zum Beispiel bei der Zuordnung von Reifenkategorien oder WLTP-Emissionswerten für die Überprüfung der Einhaltung der DNSH-Kriterien. Dadurch können keine spezifischen Abschlagswerte zugeordnet werden, weswegen die betroffenen Modelle aus dem Berichtsumfang für die Taxonomiekonformität ausgegliedert werden müssen.

Der wachsende Anteil emissionsfreier Fahrzeuge, ihre Entwicklung und Produktion sowie gegebenenfalls auch ihr Beitrag zu den noch zu definierenden weiteren Umweltzielen soll zu einem Anstieg der als taxonomiekonform geltenden Umsatz-, Investitions- und Betriebsausgabenumfänge führen. Über hohe Investitionen in die fortschreitende Transformation unserer Geschäftsaktivitäten, beispielsweise in die Elektrifizierung unserer Fahrzeuge und die Forschung an alternativen Antriebsarten, haben diese somit das Potenzial, im Zeitablauf taxonomiekonform zu werden. Insgesamt gehen wir durch die zunehmende Elektrifizierung unseres Produktportfolios von einer stetigen Erhöhung des Anteils der taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten aus. [Strategie](#)

Der Beitrag der beiden untersuchten Wirtschaftstätigkeiten zum Umweltziel II ist im Beitrag unter Umweltziel I subsumiert. Unabhängig von den Taxonomie-Kriterien setzt sich die BMW Group intensiv und regelmäßig mit Risiken durch den Klimawandel sowie deren möglichen Auswirkungen auf ihre Standorte und Lieferketten auseinander.

[DNSH Anpassung an den Klimawandel](#), [Klimarisiken TCFD](#)

Nachdem die Übersichtstabellen aus der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 kein detailliertes Bild für das Geschäftsmodell der BMW Group je Wirtschaftstätigkeit liefern, finden sich in der folgenden Tabelle Detailinformationen zu den drei Leistungsindikatoren für beide Wirtschaftstätigkeiten.

Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit*

	Nach Tätigkeit	in Mio. €	davon	in Mio. €	Anteil
		taxonomiekonform			
Umsatzerlöse 2022					
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (3.3)		109.029	15.264	14,0	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (6.5)		33.581	441	1,3	
Gesamtsumme		142.610	15.705	11,0	
Investitionsausgaben 2022					
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (3.3)		10.659	4.596	43,1	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (6.5)		13.452	504	3,7	
Gesamtsumme		24.111	5.100	21,2	
Betriebsausgaben 2022					
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien (3.3)		5.584	1.655	29,6	
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen (6.5)		232	6	2,5	
Gesamtsumme		5.816	1.661	28,6	

* taxonomiekonformer Anteil berechnet mit Nenner als Summe aus taxonomiekonformen, nicht taxonomiekonformen und taxonomiefähigen Werten der jeweiligen Wirtschaftstätigkeit

Hintergrundinformationen für die Leistungsindikatoren bezogen auf taxonomiekonforme Tätigkeiten

in Mio. €

	2022
Umsatzerlöse	2022
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen sowie Erlöse aus Serviceverträgen	15.264
Erlöse aus dem Finanzierungsgeschäft	441
Gesamtsumme	15.705
Investitionsausgaben	2022
Wirtschaftstätigkeit 3.3	
Sachanlagen ¹	3.554
Entwicklungskosten	1.042
Vermietete Erzeugnisse	0
Summe	4.595
Wirtschaftstätigkeit 6.5	
Sachanlagen ¹	1
Entwicklungskosten	0
Vermietete Erzeugnisse	503
Summe	504
Gesamtsumme	5.100
Betriebsausgaben	2022
Wirtschaftstätigkeit 3.3	
Nicht aktivierte Entwicklungskosten ²	1.485
Nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen	14
Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten	156
Summe	1.655
Wirtschaftstätigkeit 6.5	
Nicht aktivierte Entwicklungskosten ²	3
Nicht aktivierte Leasingnehmeraufwendungen	0
Instandhaltungs-, Sanierungs- und Reparaturkosten	3
Summe	6
Gesamtsumme	1.661

In den Umsatzerlösen sind geringe Beträge taxonomiekonformer Tätigkeiten aus dem Dienstfahrzeugprogramm der BMW Group enthalten. In der Regel werden solche Dienstfahrzeuge nach einer kurzen Phase des Eigenbedarfs innerhalb von zwölf Monaten dem externen Vertrieb der BMW Group überführt.^[1]

¹ inklusive immaterieller Vermögenswerte und Nutzungsrechte aus Leasingnehmerverhältnissen

² inklusive Spotlight Automotive Ltd.

CapEx-Plan für Umweltziel I „Klimaschutz“

Für Investitions- und Betriebsausgaben, die zu einer Ausweitung von taxonomiekonformen Wirtschaftstätigkeiten führen oder die Umwandlung taxonomiefähiger in taxonomiekonforme Wirtschaftstätigkeiten ermöglichen, muss ein CapEx-Plan aufgestellt werden. Er wurde vom Vorstand der BMW AG verabschiedet und umfasst eine Siebenjahresperiode (2022–2028). Der CapEx-Plan enthält die Investitions- und Betriebsausgaben für das Berichtsjahr sowie die geplanten Investitionsausgaben und Betriebsausgaben (nur nicht aktivierte Entwicklungskosten) für die Periode

2023–2028 für die Wirtschaftstätigkeiten 3.3 und 6.5. Der gewählte Zukunftszeitraum entspricht der detaillierten langfristigen Unternehmensplanung der BMW Group und enthält verschiedene Investitionsmaßnahmen mit unterschiedlicher Umsetzungsdauer (z. B. Elektrifizierung der Fahrzeugflotte, Modellüberarbeitungen, Strukturinvestitionen in Produktionsstandorte). Der CapEx-Plan weist 55.989 Mio. € für die Wirtschaftstätigkeit 3.3 (davon entfallen 6.081 Mio. € auf das Geschäftsjahr 2022) und 16.520 Mio. € für die Wirtschaftstätigkeit 6.5 (davon entfallen 507 Mio. € auf das Geschäftsjahr 2022) aus.^[1]

CapEx-Plan zur Umwandlung in bzw. Ausweitung von taxonomiekonforme(n) Wirtschaftstätigkeiten

in Mio. €	Code(s)	2022	2023–2028	Gesamt
Wirtschaftstätigkeiten				
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	6.081	49.908	55.989
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	507	16.013	16.520
Gesamtsumme		6.588	65.921	72.509 ^[1]

[i] Die folgenden Tabellen geben eine Übersicht über die drei Leistungsindikatoren der EU-Taxonomie für das Berichtsjahr 2022:

Umsatzerlöse

	Code(s) ¹	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag ²										DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")										
		Absolute Umsatzerlöse in Mio. €	Umsatzerlösannteil %	Klimaschutz %	Anpassung an den Klimawandel %	Wasser- und Meeresressourcen %	Kreislaufwirtschaft %	Umweltverschmutzung %	Biologische Vielfalt und Ökosysteme %	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Wasser- und Meeresressourcen J/N	Kreislaufwirtschaft J/N	Umweltverschmutzung J/N	Biologische Vielfalt und Ökosysteme J/N	Mindeschutz J/N	Taxonomiekonformer Umsatzerlösannteil Jahr N-1 %	Taxonomiekonformer Umsatzerlösannteil Jahr N-1 %	Ermöglichte Tätigkeit E	Übergangstätigkeit T		
Wirtschaftstätigkeiten																						
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																						
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																						
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	15.264	10,7	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	J	J	J	J	J	10,7	n/a	E			
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	441	0,3	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	J	J	J	J	J	0,3	n/a				
Umsatzerlöse ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)		15.705	11,0	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a									11,0	n/a			
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform)																						
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	81.945	57,5																			
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	32.603	22,9																			
Umsatzerlöse taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonform)		114.548	80,3																	n/a		
Gesamt A.1 + A.2		130.253	91,3																	11,0		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																						
Umsatzerlöse nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		12.356	8,7																			
Gesamt (A+B)		142.610	100,0																			

¹ mit Bezug auf ANNEX I der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 4. Juni 2021 (EU 2021/2139)

² Umweltziele III–VI nicht anwendungspflichtig für das Geschäftsjahr 2022

³ Taxonomiekonformer Anteil des Umsatzes je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 14,0 % für 3.3 und 1,3 % für 6.5. [Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit.](#)

Investitionsausgaben

	Code(s) ¹	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag ²										DNSH-Kriterien ("Keine erhebliche Beeinträchtigung")										Taxonomiekonforme Investitionsausgaben Jahr N-1	Taxonomiekonforme Investitionsausgaben Jahr N-1	Ermöglichte Tätigkeit	Übergangstätigkeit
		Absolute Investitionsausgaben in Mio. €	Anteil Investitionsausgaben %	Klimaschutz %	Anpassung an den Klimawandel %	Wasser- und Meeressourcen %	Kreislaufwirtschaft %	Umweltverschmutzung %	Biologische Vielfalt und Ökosysteme %	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Wasser- und Meeressourcen J/N	Kreislaufwirtschaft J/N	Umweltverschmutzung J/N	Biologische Vielfalt und Ökosysteme J/N	Mindestschutz J/N	Taxonomiekonforme Investitionsausgaben Jahr N-1 %	%	%	E	T				
Wirtschaftstätigkeiten																									
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																									
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																									
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	4.595	19,1	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	J	J	J	J	J	19,1	n/a	E						
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	504	2,1	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	J	J	J	J	J	2,1	n/a							
Investitionsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)		5.100	21,2	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	J	J	J	J	J	21,2	n/a							
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																									
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	6.032	25,0																						
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	12.948	53,7																						
Investitionsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)		18.980	78,7																						n/a
Gesamt A.1 + A.2		24.080	99,9																						21,2
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																									
Investitionsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)		31	0,1																						
Gesamt (A+B)		24.111	100,0																						

¹ mit Bezug auf ANNEX I der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 4. Juni 2021 (EU 2021/2139)

² Umweltziele III–VI nicht anwendungspflichtig für das Geschäftsjahr 2022

³ Taxonomiekonformer Anteil der Investitionsausgaben je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 43,1% für 3.3 und 3,7% für 6.5 ↗ Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit.

Betriebsausgaben

	Code(s) ¹	Kriterien für einen wesentlichen Beitrag ²										DNSH-Kriterien „Keine erhebliche Beeinträchtigung“									
		Absolute Betriebsausgaben in Mio. €	Anteil Betriebsausgaben %	Klimaschutz %	Anpassung an den Klimawandel %	Wasser- und Meeresressourcen %	Kreislaufwirtschaft %	Umweltverschmutzung %	Biologische Vielfalt und Ökosysteme %	Klimaschutz J/N	Anpassung an den Klimawandel J/N	Wasser- und Meeresressourcen J/N	Kreislaufwirtschaft J/N	Umweltverschmutzung J/N	Biologische Vielfalt und Ökosysteme J/N	Mindestschutz J/N	Taxonomiekonforme Betriebsausgaben Jahr N-1 %	Taxonomiekonforme Betriebsausgaben Jahr N-1 %	Ermöglichte Tätigkeit F	Übergangstätigkeit T	
Wirtschaftstätigkeiten																					
A. TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																					
A.1 Ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (taxonomiekonform)																					
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	1.655	28,5	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	J	J	J	J	28,5	n/a	E			
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	6	0,1	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	J	J	J	J	0,1	n/a				
Betriebsausgaben ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (taxonomiekonform)		1.661	28,6	100,0	0	n/a	n/a	n/a	n/a	J	J	J	J	J	J	28,6	n/a				
A.2 Taxonomiefähige, aber nicht ökologisch nachhaltige Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)																					
Herstellung von CO ₂ -armen Verkehrstechnologien	3.3	3.929	67,6																		
Beförderung mit Motorrädern, Personenkraftwagen und leichten Nutzfahrzeugen	6.5	226	3,9																		
Betriebsausgaben taxonomiefähiger, aber nicht ökologisch nachhaltiger Tätigkeiten (nicht taxonomiekonforme Tätigkeiten)		4.155	71,4																n/a		
Gesamt A.1 + A.2		5.816	100,0																28,6		
B. NICHT TAXONOMIEFÄHIGE TÄTIGKEITEN																					
Betriebsausgaben nicht taxonomiefähiger Tätigkeiten (B)			0	0																	
Gesamt (A+B)		5.816	100,0																		

¹ mit Bezug auf ANNEX I der Delegierten Verordnung der EU-Kommission vom 4. Juni 2021 (EU 2021/2139)

² Umweltziele III–VI nicht anwendungspflichtig für das Geschäftsjahr 2022

³ Taxonomiekonformer Anteil der Betriebsausgaben je Wirtschaftstätigkeit beläuft sich auf 29,6 % für 3.3 und 2,5 % für 6.5. [Freiwillige Zusatzinformationen zum taxonomiekonformen Anteil je Wirtschaftstätigkeit.](#)

PRODUKTE

90 Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung

95 Produktqualität und -sicherheit

97 CO₂-Emissionen

100 Elektromobilität

PRODUKTE

INNOVATION, DIGITALISIERUNG UND KUNDENORIENTIERUNG

Innovationen der BMW Group zeichnen sich durch konsequente Kundenorientierung und den Einsatz digitaler Lösungen aus. Auch im Berichtsjahr führten Innovationen dazu, dass Prozesse optimiert, Produkte verbessert und neue Technologien eingeführt wurden, die den Kundinnen und Kunden den Alltag erleichtern.

Vision UI/UX: User Interaction und User Interface der Zukunft

Mit dem Visionsfahrzeug BMW i Vision Dee demonstriert die BMW Group, wie die Interaktion zwischen Mensch und Automobil aussehen kann. „Dee“ ist eine sportlich-elegante Mittelklasselimousine und symbolisiert den Kern der Marke BMW in einer neuen, reduzierten Formensprache. Als jüngster Beleg für unsere digitale Kompetenz steht „Dee“ für Digital Emotional Experience. Dabei ist das Fahrzeug ein weiterer Meilenstein auf dem Weg zur NEUEN KLASSE und schafft eine Verbindung zwischen der Realität und virtueller Welt. Mit der NEUEN KLASSE vollziehen wir ab 2025 einen technologischen Weitsprung und schaffen innovative Antriebs- und Digital-Baukästen für alle relevanten Fahrzeugklassen des BMW Modellportfolios. Elektrifizierung, Digitalisierung und Zirkularität sind die zentralen Elemente des Wandels in der Automobilindustrie, der mit dieser neuen Fahrzeuggeneration maßgeblich vorangetrieben wird. Das

große Potenzial der Kreislaufwirtschaft hat die BMW Group bereits mit dem BMW i Vision Circular dargestellt. Der BMW i Vision Dee verdeutlicht nun den Einfluss digitaler Technologie auf die Fahrerfreude der Zukunft.

MINI Concept Aceman

Mit dem Concept Aceman beginnt eine neue Ära für MINI. Das Cross-over-Modell ist ein Ausblick auf ein völlig neues Fahrzeug, das in der künftigen Modellfamilie die Position zwischen dem MINI Cooper und dem MINI Countryman einnimmt. Das Konzeptfahrzeug spiegelt damit wider, wie MINI sich in Richtung einer vollelektrischen Zukunft neu erfindet und wofür die Marke steht: ein elektrifiziertes Gokart-Feeling, digitale Features mit Erlebnischarakter und ein starker Fokus auf einen minimalen ökologischen Fußabdruck.

„Charismatic Simplicity“ – die neue Designsprache – reduziert den Auftritt der MINI Modelle der Zukunft auf das Wesentliche. Das Exterieur des MINI Concept Aceman kennzeichnet eine präsente Fahrzeugfront mit einem achteckigen, geschlossenen und beleuchteten Kühlergrill-Element, einer athletischen Schulterpartie und einem kraftvollen Heck mit vertikal angeordneten Heckleuchten. Das Interieur ist stark reduziert und setzt den Fokus auf ein rundes OLED-Display, das durch drei verschiedene Modi personalisiert werden kann („Experience Modes“). Diese bieten der Fahrerin oder dem Fahrer ein Erlebnis aus Sound, Interaktion, Projektion und Licht. Wie die künftigen MINI Modelle auch ist das MINI Concept Aceman leder- und nahezu chromfrei und setzt auf nachhaltige Materialien.^[1]



Digitalisierung als Chance für Innovation und Kundenorientierung

Digitalisierung ist ein Schlüsselement, um das Fahrzeug über den gesamten Lebenszyklus „frisch“ zu halten. Seit Einführung des Operating System 7 im Jahr 2018 ist ein Remote Software Upgrade – das heißt eine Softwareaktualisierung des Fahrzeugs aus der Entfernung – für BMW Fahrzeuge möglich. Unabhängig von Remote Software Upgrades werden immer wieder neue Funktionen und Features freigeschaltet. Seit Herbst 2022 steht in BMW Fahrzeugen mit Operating System 7 und 8 in Deutschland und Österreich beispielsweise ein Service zur bequemen Zahlungsabwicklung von Parkgebühren bereit – weitere Länder folgen. Bei Ankunft in einer Parkzone erkennt das Fahrzeug automatisch, wenn der Service verfügbar ist, und blendet die Bezahlfunktion ein.



BMW Theatre Screen

Der BMW Theatre Screen ist weit mehr als ein Bildschirm im Fond des neuen BMW 7er: Er setzt Maßstäbe im Bereich des In-Car-Entertainments und schafft für Fondinsassen ein Unterhaltungserlebnis wie im Kino. Das 31,3 Zoll große Display bietet dank 5G-Konnektivität des Fahrzeugs und vorinstalliertem Amazon Fire TV Streaming von beliebten Apps während der Fahrt (abhängig von landesspezifischem Fire TV-Angebot; in China Huawei und iQIYI).

Mit „Functions-on-Demand“ können außerdem nach Fahrzeugkauf weitere Funktionen erworben oder für einen bestimmten Zeitraum gebucht werden.

Fahrzeug als digitales Erlebnis

2021 führte die BMW Group mit dem Operating System 8 ein neues Anzeige- und Bediensystem ein. Seitdem bekommt jedes neue BMW Modell dieses flexible und skalierbare Infotainment-Betriebssystem. Aktuell präsentiert die neueste BMW 7er Reihe die volle Bandbreite des Operating System 8. Das Angebot reicht von „Augmented View“ im Information Display bis hin zum Kinoerlebnis mit dem „BMW Theatre Screen“. Mit der Funktion „My Modes“ lässt sich im Fahrzeug ein ganzheitliches Nutzererlebnis schaffen, indem sich Fahrzeugeigenschaften sowie Anzeigen und Innenraum-Ambiente je nach gewähltem „My Mode“ ändern. Der My Mode „Digital Art“ bringt erstmals digitale Kunst auf das BMW Curved Display.

Ein Vorteil des BMW Operating System 8 ist die Skalierbarkeit über alle Fahrzeugklassen. Seit Start wurde das System über die Kompakt-, Mittel- und Luxuskasse ausgerollt und konsequent entlang der Kundennachfrage weiterentwickelt. Im Mittelpunkt stehen neue Entertainment-Angebote wie die Integration von AirConsole sowie die Ausweitung um Apps von Drittanbietern über den Faurecia Aptoide App-Store.

Auch außerhalb des Fahrzeugs ermöglicht die Digitalisierung Neuerungen, Vereinfachungen und Fortschritte. Mit der My BMW App und der MINI App, die inzwischen von über 9 Mio. Kunden weltweit auf dem Smartphone genutzt werden, gibt es zum Beispiel die Möglichkeit, Reiserouten zu planen, Informationen zum Fahrzeugzustand abzufragen oder den Ladevorgang zu steuern.

Softwarekompetenz bei der BMW Group

Die BMW Group ist bereits vor 20 Jahren mit der Gründung der BMW Car IT in die eigene Softwareentwicklung gestartet. Seitdem hat das Unternehmen den Ausbau der Entwicklungsteams in einem globalen Netzwerk vorangetrieben. Angefangen mit dem Standort in Ulm wurde die Softwarekompetenz durch die Joint



Remote Software Upgrades*

Die im Laufe der letzten 15 Jahre sukzessive weiterentwickelte Softwarearchitektur ermöglicht es BMW, in wenigen Minuten Software auf allen Steuergeräten des Bordnetzes zu installieren. Über 30 BMW Modelle weltweit sind heute auf diese Weise upgradefähig. Das letzte Remote Software Upgrade 2022 war bereits für 3,8 Mio. Fahrzeuge zugänglich. Die kostenlosen Upgrades beinhalten Verbesserungen und Feature-Erweiterungen in den Bereichen Infotainment, Fahren, Antrieb, Fahrerassistenz, Komfort und Sicherheit.

* Die Verfügbarkeit und die Inhalte von Remote Software Upgrades sind abhängig von Land, Modell, Ausstattung und verbauter Softwareversion.

Ventures Critical TechWorks in Portugal und BA TechWorks in China gestärkt. In Summe beschäftigt die BMW Group mehr als 8.500 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter in der IT- und Softwareentwicklung.

Angebot an innovativen Mobilitätsdienstleistungen

Gemeinsam mit der Mercedes-Benz Group bietet die BMW Group über das im Jahr 2019 gegründete Joint Venture YOUR NOW Mobilitätsdienstleistungen an. Die Angebote eröffnen Kundinnen und Kunden den Zugang zu Verkehrsmitteln jenseits des eigenen Pkws.

FREE NOW vereint als größte multimodale Mobilitätsplattform Europas das Angebot unterschiedlicher Mobilitätsformen in einer App. Auf diese Weise bringt der Service die registrierten Nutzerinnen und Nutzer in europäischen Städten bedarfsgerecht und schnell ans Ziel. Neben Taxis und privaten Fahrservices sind auch E-Roller, E-Scooter und Carsharing-Fahrzeuge via FREE NOW-App buchbar. Zudem fördert FREE NOW konsequent die Elektrifizierung der genutzten Flotte. Bis 2025 soll der Anteil an elektrischen Fahrten auf 50 % steigen, ab 2030 sollen Nutzerinnen und Nutzer vollständig elektrisch unterwegs sein. Im Berichtsjahr hat die YOUR NOW Holding den Carsharing-Anbieter SHARE NOW an Stellantis veräußert. Carsharing-Dienstleistungen von unterschiedlichen Anbietern werden weiterhin über FREE NOW angeboten.

Erweitert wurde das Mobilitätsangebot der BMW Group seit Juli 2022 um die BMW Add-On Mobility App in Kooperation mit SIXT. Die App ermöglicht Kundinnen und Kunden von BMW und MINI unter anderem den priorisierten Zugang zu Mietfahrzeugen in Deutschland, Belgien und Luxemburg. Weiterhin bietet die BMW Group ihren Geschäftskunden und Flottenbetreibern individualisierte Mobilitätslösungen mit Fokus auf flexible und schlüssellose Fahrzeugnutzung. Grundlage dafür ist eine digitale sowie datengetriebene Fahrzeugverwaltung, die der Prozesseffizienz dient und das Kundenerlebnis verbessert.

Zum Dienstleistungsangebot der BMW Group gehören außerdem umfassende Ladelösungen für zu Hause, den Arbeitsplatz und unterwegs.

↗ Ladeinfrastruktur ausbauen und schnelleres Laden ermöglichen

Digitale Vernetzung und Automatisierung

Automatisierte Funktionen und digital vernetzte Fahrzeuge können Emissionen reduzieren, Unfallrisiken senken und Staus verringern. Daher treibt die BMW Group das Thema konsequent voran – mit klarem Fokus auf Komfort und Sicherheit.

Die Entwicklung von Assistenz- und Automatisierungsfunktionen bündelt die BMW Group seit 2017 im Autonomous Driving Campus nördlich von München. Darüber hinaus betreiben wir Forschungseinrichtungen in China und den USA. Damit beziehen wir die beiden größten Märkte für die BMW Group hinsichtlich verkehrsbezogener sowie verkehrsrechtlicher Besonderheiten von Anfang an mit ein. Um die vielfältigen Anforderungen an automatisierte Fahrsysteme von Beginn an zu berücksichtigen, verfügt die BMW Group zudem über ein weltweit einzigartiges Fahrsimulationszentrum in München. Dieses ermöglicht, Fahrerassistenzsysteme und automatisierte Fahrfunktionen realitätsgetreu zu erproben.

Ergebnis unserer Entwicklungsarbeit ist unter anderem der neuste Technologiebaukasten, der im BMW iX1 sowie im neuen BMW 7er integriert ist und sukzessive im gesamten Fahrzeugportfolio ausgerollt wird. Der Baukasten zeichnet sich unter anderem durch seine Rechenleistung, seine leistungsfähige Sensorik, eine kontinuierliche Weiterentwicklung der Software über Data Driven Development und den Einsatz von künstlicher Intelligenz (KI) aus. Dies ist die Grundlage für unsere kommenden automatisierten Funktionen, darunter eine hoch automatisierte Level-3-Funktion für den neuen BMW 7er.

Bei der Entwicklung der nächsten Generation von Softwarelösungen für das automatisierte Fahren kooperiert die BMW Group seit 2022 mit Qualcomm Technologies und Arriver. Gemeinsam wollen wir Technologien entwickeln, die von Lösungen nach dem

New Car Assessment Programme (NCAP) über fortschrittliche Level-2-Fahrassistentensysteme bis hin zu Level-3-Funktionen des hoch automatisierten Fahrens reichen. Seit 2021 beteiligt sich die BMW Group zudem am Münchener Forschungsprojekt TEMPUS², das Fragen zur technischen Machbarkeit erprobt.

Sicherheit automatisierter und intelligenter Systeme

Die Sicherheit automatisierter Systeme steht für die BMW Group an erster Stelle. Daher unterstützen wir die Entwicklung eines branchenweiten ISO-Standards für hoch und voll automatisierte Fahrfunktionen und haben uns frühzeitig an dessen Erarbeitung beteiligt. Aus den Arbeiten ist ein ISO Technical Report entstanden, der im Jahr 2023 als ISO Technical Specification veröffentlicht werden soll. Darin sind einheitliche technische Standards für sicheres automatisiertes Fahren festgelegt.

Zukunftsfield Antriebstechnologien

Bei der Entwicklung von Antriebstechnologien orientiert sich die BMW Group an den Bedürfnissen ihrer Kundinnen und Kunden weltweit. Dazu entwickeln wir bestehende Antriebstechnologien im Sinne von Effizienz, CO₂-Einsparung und Ressourcenschönung permanent weiter. Zugleich forscht die BMW Group an neuen Antriebstechnologien mit dem Ziel, sie zur Serienreife zu bringen.

Neue Generation von Batteriezellen

Leistungsstarke, innovative und nachhaltig produzierte Batteriezellen sind der zentrale Erfolgsfaktor für die individuelle Elektromobilität. Mit den Modellen der NEUEN KLASSE startet die BMW Group ab 2025 in eine neue Ära der E-Mobilität und setzt erstmals neu entwickelte, runde Batteriezellen ein, die optimal auf die neue Architektur abgestimmt sind.

Mit der sechsten Generation unserer Lithium-Ionen-Zellen steht ein enormer Technologiesprung im Vergleich zur Vorgängergeneration bevor: Die Energiedichte wird um mehr als 20 % erhöht,

¹ ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

² Testfeld München – Pilotversuch Urbaner automatisierter Straßenverkehr

[I] die Ladegeschwindigkeit um bis zu 30 % gesteigert und die Reichweite um rund 30 % verbessert. Die CO₂-Emissionen in der Zellproduktion werden dabei um bis zu 60 % verringert.

Für die Produktion der neuen BMW Batteriezellen hat die BMW Group Aufträge in Höhe eines zweistelligen Milliarden-Eurobetrags vergeben. Dank des umfassenden Inhouse-Know-hows aus dem eigenen Kompetenzzentrum Batteriezelle ist es dem Team aus Entwicklung, Produktion und Einkauf gelungen, die Kosten für den Hochvoltspeicher durch die neue Batteriezelle und das neue Integrationskonzept der von der BMW Group entwickelten Speichertechnologie deutlich zu verringern. Nach heutigen Marktprämissen können die Kosten im Vergleich zur aktuellen, fünften Generation um bis zu 50 % gesenkt werden.

Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie

Im Berichtszeitraum starteten wir mit der Alltagserprobung des BMW iX5 Hydrogen mit Wasserstoff-Brennstoffzellen-Antrieb. Ziel ist, das Zusammenwirken zwischen dem CO₂-freien Antrieb, der Fahrwerkstechnik und den Elektroniksystemen praxisnah zu testen. Seit Ende 2022 wird eine Pilotflotte des rein elektrisch angetriebenen Modells produziert, um weitere Erfahrungen zu sammeln.

Die Wasserstoff-Brennstoffzellen-Technologie hat das Potenzial, zu einer nachhaltigen Ergänzung batterieelektrischer Antriebe zu werden. Die Technologie spielt vor allem dann ihre Vorteile aus, wenn eine umfassende elektrische Ladeinfrastruktur nicht verfügbar ist. Auch beim Einsatz auf Langstrecken oder in größeren Fahrzeugklassen bieten sich Einsatzmöglichkeiten. Abhängig von Marktanforderungen und -entwicklungen beabsichtigt die BMW Group das Modell in der zweiten Hälfte dieser Dekade als Serienfahrzeug anzubieten.

Im BMW iX5 Hydrogen kommen Brennstoffzellen aus der Entwicklungskooperation mit der Toyota Motor Corporation zum Einsatz. Der als Stack bezeichnete Brennstoffzellen-Stapel sowie das Gesamtantriebssystem sind Eigenentwicklungen. Die seit

dem Jahr 2013 bestehende Zusammenarbeit zielt darauf ab, die Alltagstauglichkeit der Technologie in jeweils eigenen Serienfahrzeugen zu optimieren.

Um eine leistungsfähige Wasserstoffwirtschaft aufzubauen und die Erzeugung von grünem [Wasserstoff](#) zu fördern, unterstützt die BMW Group Initiativen europaweit.

Inspiration und Kooperation

Gute Ideen entstehen oft dann, wenn unterschiedliche Partner zusammenarbeiten. Nach diesem Verständnis setzen wir auf Kooperationen, in denen sich die Stärken der BMW Group mit

denen etablierter Partner und Innovationstreiber wie Start-ups ergänzen. So entwickeln wir unsere Innovationskraft weiter. Das globale Netzwerk der BMW Group Technology Offices leistet ebenfalls einen essenziellen Beitrag zur Innovationsführerschaft.

Sie sind weltweit und strategisch mit einem Fokus auf die großen Technologie- und Innovationshotspots positioniert. In Pilotprojekten wird das Potenzial neuer Technologien ausgelotet und in die zentralen Bereiche transferiert. Von der Produktion über Smart City Solutions bis hin zur Mobilität der Zukunft setzen sich die Technology Offices mit Innovationen für alle Geschäftsbereiche auseinander. [1]



Metaverse

Die virtuellen Welten des Metaverse sind für die BMW Group ein Katalysator der Digitalisierung, da der Einsatz von X-Reality (VR/AR/MR) Technologien und Web 3.0 in allen Bereichen der Wertschöpfungskette Vorteile generiert. Unsere holistischen Aktivitäten umfassen die drei Säulen:

1. Corporate Metaverse (Virtualisierung interner Prozesse: virtuelle Arbeitsplattform zur Kollaboration und Interaktion, Training und Recruiting)
2. Commercial Metaverse (im „Digital Brand“-Kontext werden für Marken und Kunden neue Potenziale der Interaktion möglich)
3. In-Car Metaverse (für den Kunden bieten sich im Fahrzeug neue Optionen für Informationsmanagement, Produktivitätssteigerung, Kommunikation und umfassendes Entertainment)

Mit dem Mixed-Reality-Ansatz, der im Berichtsjahr vorgestellt wurde, hat ein Team von Ingenieuren der BMW M GmbH ein immersives Fahrerlebnis für den BMW M2 entwickelt. Über eine XR-Brille tauchen Fahrer in eine virtuelle Welt ein, um im Hoch-

drehzahlbereich wie in einem Rennspiel Challenges zu meistern. Integrierte Gaming-Elemente, wie beispielsweise Hindernisse zu vermeiden oder virtuelle „Coins“ zu sammeln, verstärken das immersive In-Car-Erlebnis. Alle Bewegungs- und Drehachsen des BMW M2 werden von dem System berücksichtigt. Das Fahrzeug selbst wird dabei zum Controller, in dem Fall zum schnellsten Controller der Welt.



[Durch die Trendforschung der Technology Offices kann die BMW Group Vorhersagen zu den technologischen Entwicklungen von morgen treffen. Die Ergebnisse werden im [Trend Radar](#) ab sofort öffentlich zur Verfügung gestellt. Wissenschaftliche Institutionen, Start-ups, aber auch potenzielle Partner können diese nutzen.]

Weltweite Innovationskultur

Der globale Austausch mit Start-ups ist für uns ein wichtiges Mittel, um Impulse zu gewinnen. Dieser beruht auf drei Säulen: Mit [BMW i Ventures](#) investieren wir in Technologie-Start-ups. Der von der Marke MINI initiierte Start-up [Accelerator URBAN-X](#) setzt seinen Schwerpunkt auf das Leben in der Stadt. Die [BMW Startup Garage](#) ist die Venture-Client-Einheit der BMW Group und sucht nach Innovationen, die einen wesentlichen Nutzen für Produkte, Services, Systeme und Prozesse darstellen. Ziel des Programms ist die Evaluierung und Befähigung von Start-ups als Lieferanten und Partner.

Zukunft der Mobilität gestalten

Die BMW Group engagiert sich in zahlreichen Forschungs- und Umsetzungsprojekten für neue Mobilitätskonzepte. Im Mittelpunkt stehen Pilotprojekte für mehr Lebensqualität und eine nachhaltigere Fortbewegung in Städten.



* [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

Mit der Stadt München entwickelt die BMW Group beispielsweise unter Teilnahme der Bevölkerung sogenannte Quartiersprojekte. Hierbei geht es unter anderem darum, den Straßenraum effizient zu nutzen, neue On-Demand-Dienste zu etablieren oder das Parkraummanagement voranzutreiben. Auch im Berliner Projekt [„Neue Mobilität Berlin“](#) entwickeln wir gemeinsam Lösungen, um den sich wandelnden Mobilitätsbedürfnissen der Menschen und der Flächenknappheit in einer wachsenden Stadt zu begegnen. Im Rahmen des Projekts entstehen gemeinschaftlich genutzte Flächen, die beispielsweise Mobilitätsstationen für Carsharing oder Mietfahrräder schaffen. Auf Basis einer langfristigen Kooperation mit der Stadt Rotterdam arbeiten wir zudem an zahlreichen Pilotprojekten; von der besseren Vernetzung verschiedener Verkehrsmittel (Intermodalität) bis hin zur effizienteren Nutzung der Ladeinfrastruktur.

Elektrifizierte Fahrzeuge als Teil des Energiesystems

Die BMW Group betreibt eigene Forschungs- und Entwicklungsarbeiten, um elektrifizierte Fahrzeuge in das Stromsystem zu integrieren. Damit leisten wir einen Beitrag zur Energiewende, zur Netzstabilität sowie zum CO₂-freien Betrieb elektrifizierter Fahrzeuge. Im Mittelpunkt stehen Technologien wie etwa Smart Charging, zentraler Baustein der Dienstleistung [BMW ChargeForward](#). Diese ermöglicht Kundinnen und Kunden in zahlreichen US-Bundesstaaten, ihr Ladeverhalten mit der Netzauslastung und der Nutzung erneuerbarer Energien zu synchronisieren. Ein anderes Projekt zur Sektorenkopplung ist das sogenannte [Bidirektionale Lademanagement \(BDL\)](#), das vom Bundesministerium für Wirtschaft und Klimaschutz gefördert wird. Das BDL macht Elektrofahrzeuge zu mobilen Energiespeichern und damit zu einem Teil des Energiesystems, indem ihre Batterien nicht nur Strom aufnehmen, sondern zugleich in umgekehrter Richtung in das Stromnetz des Verteilnetzbetreibers einspeisen können. Auch im Projekt V2G (Vehicle to Grid) mit der Stadt Rotterdam forschen wir daran, Batterien in elektrifizierten Fahrzeugen als Speicher für überschüssige erneuerbare Energien zu nutzen – mit positiven Effekten für die Umwelt und Energieeffizienz sowie geringeren Kosten auf Kundenseite.]

Weltweite Kooperationen und Partnerschaften

Um Erfolg langfristig zu sichern, geht die BMW Group gezielt Kooperationen und Partnerschaften mit Unternehmen aus verschiedenen Branchen ein. Ziel ist es, Kompetenzen zu bündeln und Innovationen schnell umzusetzen. Nachfolgend sind einige der größten Kooperationen und Beteiligungen aufgeführt:

Die BMW Group, Qualcomm Technologies und Ariver Software gehen seit Anfang 2022 eine langfristige Kooperation für die Entwicklung von Lösungen für das automatisierte Fahren der nächsten Generation ein. Die Unternehmen unterzeichneten eine entsprechende Vereinbarung. Dabei geht es um Technologie, die von Lösungen nach dem New Car Assessment Programme (NCAP) über fortschrittliche Level-2-Fahrassistenzsysteme bis hin zu Level-3-Funktionalitäten des hoch automatisierten Fahrens reichen. Die gemeinsame Entwicklung von Softwarefunktionen basiert auf dem aktuellen BMW Softwarebaukasten für automatisiertes Fahren. Im Rahmen der Kooperation werden mehr als 1.400 Spezialistinnen und Spezialisten an Standorten weltweit zusammenarbeiten. Unter anderem beteiligen sich Standorte in Deutschland, den USA, Schweden, China, Rumänien und das BMW AD Test Center Sokolov in Tschechien.

Seit dem Erwerb des Kartendienstes HERE durch die BMW Group, Mercedes-Benz Group und Audi im Jahr 2015 arbeiten die Partner an hochpräzisen digitalen Karten, die mit Echtzeit-Fahrzeugdaten verbunden werden können. Die Karten schaffen die Grundlage für die nächste Generation ortsbegrenzter Dienste. Sie sind außerdem die Basis für neue Assistenzsysteme. HERE ist als unabhängige Plattform für die Automobilbranche und weitere Partner zugänglich geblieben. Die Standortdaten- und Technologieplattform hat im Berichtsjahr neun direkte und indirekte Anteilseigner: Audi, Bosch, BMW Group, Continental, Intel, Mitsubishi, Mercedes-Benz Group, Nippon Telegraph and Telephone sowie Pioneer. Die BMW Group und HERE Technologies gaben im November 2022 bekannt, dass HERE HD Live Map – die hochauflösende Straßenkarte von HERE – für automatisierte Fahrfunktionen zum Einsatz kommt.

Die BMW Group ist Gründungspartner des Joint Ventures IONITY zum Aufbau eines europaweit flächendeckenden und leistungsstarken High-Power-Charging-Netzwerks für Elektrofahrzeuge. Dies ist ein wichtiger Schritt, um Elektromobilität auch auf langen Strecken komfortabel zu gewährleisten. Die Gründungspartner BMW Group, Mercedes-Benz Group, Ford Motor Company und Porsche mit Volkswagen und Audi beteiligten sich zu gleichen Teilen. Im Jahr 2019 wurde die Hyundai Motor Group mit ihren Marken Hyundai und Kia als weiterer Gesellschafter aufgenommen. Im April 2022 erfolgte die Aufnahme von Blackrock als weiterem Investor. Dadurch kann IONITY weiter in die Verdichtung und den Ausbau des Schnellladennetzes investieren.

↗ Ladeinfrastruktur ausbauen und schnelleres Laden ermöglichen

Die BMW Group entwickelt mit Amazon Web Services (AWS) innovative Cloud-Technologien für die Fahrzeugdatenverarbeitung. Die beiden Unternehmen arbeiten auch zusammen, um kommerzielle Standard-Cloud-Lösungen für den sicheren Umgang mit Fahrzeugdaten zu entwickeln. Die Vereinbarung ist eine Fortsetzung der Partnerschaft zwischen den beiden Unternehmen im Bereich Fahrzeugdaten, die bereits 2015 begann. Wie in allen vorigen Kollaborationen mit AWS behält die BMW Group die vollständige und exklusive Kontrolle über die Daten und erfüllt die in den jeweiligen Märkten gültigen Datenschutzbestimmungen.

Seit der Einführung des ersten BMW Sprachassistenten (BMW Intelligent Personal Assistant) im Jahr 2018 ist die Sprachinteraktion zu einem immer wichtigeren Bestandteil des Anzeigen-Bedienkonzepts BMW iDrive geworden. Die nächste Generation des Sprachassistenten wird auf der Amazon Alexa Technologie basieren und damit einen noch natürlicheren Dialog zwischen Fahrer und Fahrzeug ermöglichen.

Angaben zum gesamten Umfang der Forschungs- und Entwicklungstätigkeit der BMW Group finden sich im Abschnitt Ertragslage Konzern. ↗ Finanzielle Lage

PRODUKTQUALITÄT UND -SICHERHEIT

Für alle Produkte und Dienstleistungen der BMW Group gilt der Anspruch, höchste Qualitäts- und Sicherheitsstandards zu erfüllen. Dafür sorgt unser umfassendes Qualitätsmanagement. Bei allen Maßnahmen steht die Sicherheit des Menschen im Mittelpunkt.

Wirksame Sicherheitssysteme

In der BMW Group hat die Sicherheit der Insassen und Verkehrsteilnehmenden bereits in der Produktentwicklung oberste Priorität. Die optimale Fahrwerksabstimmung, hochwirksame Bremssysteme und stabile Fahrgastzellen sind in diesem Zusammenhang zentrale Faktoren. Darüber hinaus verfügen die Fahrzeuge der BMW Group über hochmoderne Fahrzeugsicherheitssysteme, die das Unfall- und Verletzungsrisiko reduzieren (aktive Sicherheitssysteme wie Kollisionswarner oder Spurhalteassistenten) sowie die Folgen im Falle eines Unfalls abmildern (passive Sicherheitssysteme wie Airbags oder Gurte).

Wir arbeiten kontinuierlich daran, die Sicherheit unserer Fahrzeuge weiter zu verbessern. Der BMW iX* zum Beispiel setzt mit seinen aktiven Sicherheitssystemen seit 2021 neue Maßstäbe in diesem Bereich. Diese Sicherheitssysteme neuester Generation werden derzeit auf weitere Modelle wie den BMW 7er oder den BMW X1 übertragen. Das anhaltend hohe Sicherheitsniveau von Fahrzeugen der BMW Group wurde auch im Berichtsjahr 2022 durch das European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) extern bestätigt. Nach dem im Vorjahr ausgezeichneten BMW iX* bekamen 2022 der BMW 2er Active Tourer und der BMW X1 ebenfalls die Höchstwertung von 5 Sternen. Diese Ergebnisse untermauern auch bei der Fahrzeugsicherheit den Premiumanspruch der BMW Group. ↗ GRI-Index: 416-1

Qualitätsmanagement

Produktsicherheit ist ein wesentlicher Teil des umfangreichen Qualitätsmanagements der BMW Group, um zu gewährleisten, dass unsere Produkte hochwertig, sicher und gesetzeskonform sind. Von der Entwicklung bis hin zur Produktion unterliegen unsere Produkte daher strengen Prüfungen. Unser Qualitätsmanagement reicht jedoch weiter. Hinweisen von Kundinnen und Kunden über mögliche Abweichungen von Qualitätsstandards gehen wir konsequent nach. Falls aufgrund marktspezifischer Vorgaben erforderlich, informiert die BMW Group umgehend die zuständigen Behörden. Dies gilt vor allem bei sicherheits- und konformitätsrelevanten Aspekten.

Liegt ein Sicherheitsrisiko oder ein konformitätsrelevanter Mangel vor, setzt die BMW Group in enger Abstimmung mit den zuständigen Behörden alle Maßnahmen zur Behebung des Mangels um. Im Berichtsjahr 2022 gab es sicherheits- und konformitätsrelevante technische Aktionen, die rund 3,4 Mio. Fahrzeuge betrafen. Alle Aktionen waren freiwillig und wurden in enger Abstimmung mit den Behörden durchgeführt. Die BMW Group arbeitet präventiv. Um ähnlich gelagerte technische Aktionen künftig zu vermeiden, hat die BMW Group eine umfassende Programmatik entwickelt, die ab 2023 zum Einsatz kommt.

Schadstoffmanagement

Die BMW Group hat den Anspruch, über alle Wertschöpfungsstufen die gesetzlichen Vorgaben zum Einsatz von und zum Umgang mit Schadstoffen zu erfüllen, und macht dazu auch entsprechende Vorgaben für die Lieferkette. Bereits bei der Fahrzeugkonzeption wird die Verwendung problematischer Stoffe möglichst ausgeschlossen. Dabei orientieren wir uns an der ↗ Global Automotive Declarable Substance List (GADSL). Gleichzeitig arbeiten wir daran, die Emissionsbelastung im Fahrzeuginnenraum auf ein Minimum zu reduzieren. Alle Fahrzeuge der Marken [1]

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

I BMW, MINI und Rolls-Royce sind serienmäßig mit Innenraumluftfiltern ausgestattet, die Schadstoffe und Partikel wie Staub oder Pollen aus der Außenluft zurückhalten. Seit 2020 setzt die BMW Group Innenraumfilter mit Nanofaser-Filtertechnologie ein, die neben Ultrafeinstaub auch bestimmte mikrobielle Partikel und Allergene vom Fahrzeuginnenraum fernhalten.

Kunden sensibilisieren und befähigen

Die BMW Group stellt ihren Kundinnen und Kunden umfassende Informationen zum korrekten Gebrauch ihrer Produkte und Dienstleistungen bereit. Informationen zur Sicherheit, zur richtigen Bedienung der Fahrzeuge sowie zum Schutz der Gesundheit stehen in gedruckter oder digitaler Form (online oder per App) zur Verfügung. Ergänzt werden diese Angaben durch Hinweise und Hintergrundinformationen zu Services, Zubehör und Bauteilen am Fahrzeug.

Mit der [BMW M Driving Experience](#) bietet die BMW Group in 25 Ländern Fahrsicherheitstrainings mit Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und BMW Motorrad an. Neben dem Produkterlebnis erlernen Teilnehmerinnen und Teilnehmer den sicheren Umgang mit den Fahrzeugen und werden für Gefahrensituationen im Straßenverkehr sensibilisiert. Im Jahr 2022 haben weltweit mehr als 100.000 Kundinnen und Kunden an den Trainings teilgenommen.

Schutz von Kundendaten

Mit Blick auf die zunehmende Digitalisierung und erhöhte IT-Risiken sieht die BMW Group den Schutz von Daten als eine zentrale Aufgabe. Bereits im frühen Stadium der Entwicklung von Funktionen und Services werden deshalb hohe Anforderungen an den Datenschutz berücksichtigt. Personenbezogene Angaben werden im Kundenkontakt nur erhoben, verarbeitet oder genutzt, wenn dies rechtlich gestattet ist und die betroffene Person aktiv zugestimmt hat. Durch ein individuell konfigurierbares Datenschutzmenü schaffen wir Transparenz, informationelle Selbstbestimmung und damit Datensouveränität für unsere Kundinnen und Kunden.

Um den Schutz von Kundendaten trotz der Herausforderung aus der steigenden Zahl digitalisierter Angebote sicherzustellen, entwickeln wir unsere Managementsysteme stetig weiter und reagieren umgehend auf eingehende Hinweise zu Datenschutzrisiken. Im Berichtsjahr haben wir durch die Stärkung der Customer Data Governance den Schutz von Kundendaten weiter ausgebaut. Sollten Fragen zur Verarbeitung personenbezogener Daten bestehen, können sich Kundinnen und Kunden an das Customer Interaction Center oder den Datenschutzbeauftragten im jeweiligen Markt wenden.

Gleichzeitig arbeiten wir kontinuierlich daran, unser hohes Schutzniveau aufrechtzuerhalten, und prüfen alle Anwendungen zur Verarbeitung von Kundendaten regelmäßig auf die Umsetzung aktueller und angemessener IT-Sicherheitsmaßnahmen. Mit spezialisierten Teams suchen wir zudem gezielt nach Schwachstellen in Anwendungen. Neue Erkenntnisse setzen wir bei Bedarf in verbindliche, unternehmensweite Standards um.

Die BMW Group arbeitet eng mit den zuständigen Datenschutzaufsichtsbehörden zusammen – insbesondere bei grundsätzlichen datenschutzrechtlichen Fragen wie der zunehmenden Vernetzung von Fahrzeugen. [↗ GRI-Index: 3-3, 418-1](#)

Sicher vernetzt

Die Produktverantwortung der BMW Group schließt die sichere Übermittlung von Fahrzeugdaten an Dritte mit ein. So sind Fahrzeuge der BMW Group zum Beispiel nicht direkt mit dem Internet verbunden, sondern kommunizieren über eine sichere Verbindung in einem virtuellen privaten Netzwerk direkt und ausschließlich mit dem BMW ConnectedDrive Backend. Auf diese Weise minimieren wir das Risiko eines Zugriffs unbefugter Dritter auf das Fahrzeug oder auf sensible Daten. Der Zugangspunkt zum Internet wird über ein Gateway geregelt. Diesen Extended-Vehicle-Copytext-Ansatz nach ISO 20078 sehen wir als beste Lösung an, Datensicherheit und Datenschutz auf höchstem Niveau anzubieten und die gesetzlichen Cybersecurity-Anforderungen (z. B. UN R155) zu erfüllen.

Mit [↗ CarData](#) erhalten Kundinnen und Kunden von BMW und MINI Transparenz und Souveränität über die Datenweitergabe an berechtigte Dritte. Mit der Einführung des Service in Deutschland und Europa (2017) sowie in den USA (2020) setzt die BMW Group die geltenden Vorgaben der EU-Datenschutzgrundverordnung (EU-DSGVO) und des California Consumer Privacy Acts (CCPA) um. Fahrzeugdiebstählen beugt die BMW Group durch den Einsatz moderner Technologien vor. Im BMW iX* zum Beispiel erhöht die Ultrawideband-Technologie das Sicherheitsniveau zusätzlich. **I**

* [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

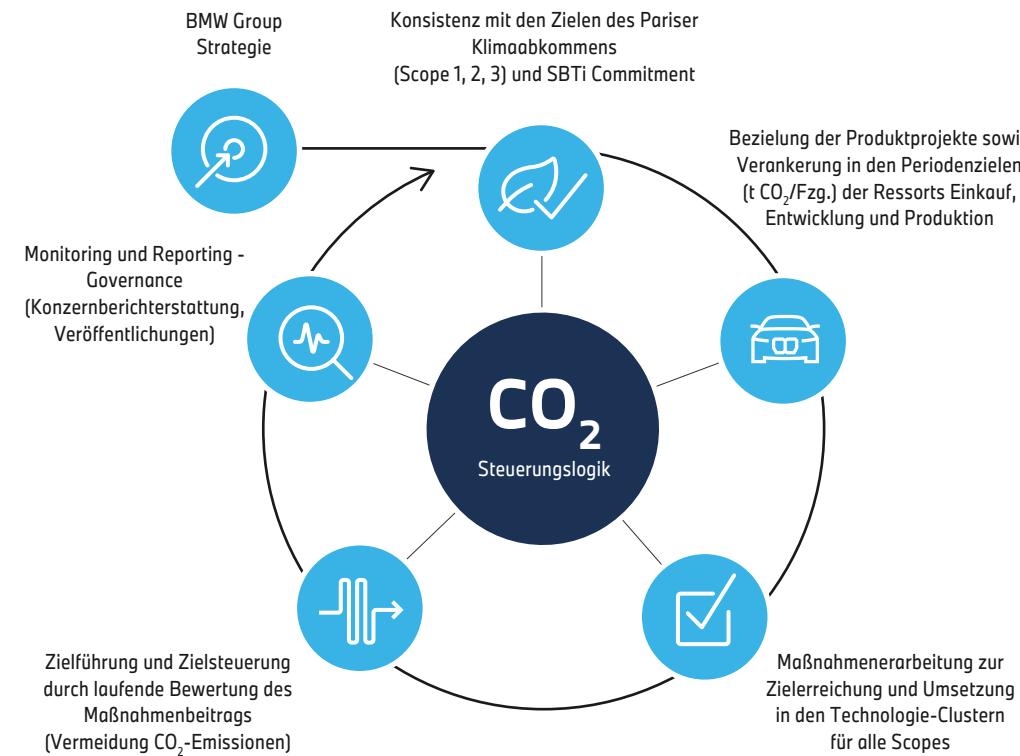
CO₂-EMISSIONEN

[i] Die BMW Group hat sich den Pariser Klimaschutzziele verpflichtet. Mit ambitionierten Schritten möchten wir unseren Beitrag zur fortschreitenden Dekarbonisierung leisten. Im Zentrum steht unsere ganzheitliche Strategie zur CO₂-Reduzierung. Bis spätestens 2050 wollen wir „Net Zero“ bezüglich unserer CO₂-Emissionen über die gesamte Wertschöpfungskette erreichen.

Unter ganzheitlich verstehen wir, die CO₂-Emissionen von Fahrzeugen nicht nur während der Nutzung, sondern über den gesamten Lebenszyklus zu reduzieren. Über die Fahrzeuggenerationen hinweg wollen wir auf diese Weise jeweils eine substanzielle Verbesserung erreichen. Vor dem Hintergrund der zunehmenden Elektrifizierung ganzer Flotten ist dies besonders wichtig: Zwar sinken dadurch die CO₂-Emissionen in der [Nutzungsphase](#), gleichzeitig steigen sie jedoch insbesondere in der Lieferkette, vor allem aufgrund der CO₂-intensiven Herstellung von Bauteilen wie der Hochvoltbatterie. Daher zählt die Reduzierung von CO₂-Emissionen unter anderem zu unseren Kriterien bei der Auftragsvergabe an Partner im Lieferantennetzwerk. Auf diese Weise möchte die BMW Group insbesondere bei energieintensiven Ausgangsstoffen wie Stahl, Leichtmetallen oder Kunststoffen gleichzeitig zur sektorübergreifenden Dekarbonisierung beitragen.
[↗ CO₂-Emissionen in der Lieferkette](#)

Die ambitionierten Ziele der BMW Group zur CO₂-Reduzierung sind Bestandteil des integrierten Konzernzielesystems. Sie stehen im Einklang mit den Pariser Klimaschutzziele und wurden durch die Science Based Target Initiative (SBTi) validiert. Sie werden in Verantwortung des Vorstands in den einzelnen Ressorts und damit konsistent im gesamten Unternehmen umgesetzt [↗ Leistungsindikatoren und Steuerung](#). Aus den übergeordneten Zielen leiten wir spezifische CO₂-Vorgaben für jedes Fahrzeugprojekt ab. Die Verantwortung dafür liegt bei definierten Fachstellen in den Ressorts Entwicklung, Einkauf und Lieferantennetzwerk sowie Produktion. Interne Steuerungs- und Berichtssysteme berücksichtigen dabei die einzelnen Wertschöpfungsstufen von [1]

CO₂-Steuerungslogik



[1]

[I] der Lieferkette über die Entwicklung und Produktion bis zur Nutzung der Fahrzeuge. Unter anderem durch Emissionsvorgaben auf Bauteilebene entsteht die Basis für unsere Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung. Die Zielführung und das Monitoring der Zielerreicherung erfolgen auf Fahrzeugebene und werden anschließend unter anderem für die Berichterstattung auf Unternehmensebene aggregiert.

Wie die BMW Group das Thema Nachhaltigkeit übergreifend steuert, erläutern wir im Kapitel [↗ Strategie](#). Über das Management klimabezogener Chancen und Risiken wie beispielsweise einer stärkeren CO₂-Regulierung berichten wir zudem in den Kapiteln [↗ Prognose](#) und [↗ Risiken und Chancen](#).

CO₂-Reduzierungsziele über die Wertschöpfungskette im Detail

Grundlage für die Reduzierung unserer CO₂-Emissionen bilden messbare, wissenschaftsbasierte Ziele, die zunächst bis ins Jahr 2030 reichen. Wir haben uns zu diesem Zweck im Jahr 2020 der SBTi angeschlossen.

Mit den Zielsetzungen bewegen wir uns auf einem Pfad, der im Einklang mit dem Pariser Klimaziel zur Begrenzung der globalen Erwärmung steht. Auf dieser Grundlage sind wir außerdem bereits 2021 als erster deutscher Automobilhersteller der [↗ Business Ambition for 1,5°C-Initiative](#) der SBTi beigetreten. Damit ist die BMW Group zugleich Teil der internationalen [↗ Race to Zero Campaign](#) der Vereinten Nationen. Auf diese Weise wollen wir auch andere Unternehmen dazu motivieren, ambitionierte Schritte beim Klimaschutz zu unternehmen.]

Folgende SBTi-validierte CO₂-Reduzierungsziele¹ haben wir uns bis 2030 gesetzt (Basisjahr jeweils 2019).

— CO₂-Reduzierung um durchschnittlich 80 % je produziertes Fahrzeug in den eigenen Werken und Standorten (Scope 1 und 2)². Diese Umsetzung erfolgt unter anderem durch Reduzierung des Energiebedarfs sowie durch die verstärkte Nutzung erneuerbarer Energien.³

[↗ CO₂-Emissionen an den Standorten](#)

— CO₂-Reduzierung in der Nutzungsphase⁴ des Fahrzeugs (Scope 3 downstream⁵) um durchschnittlich mehr als 50 % je gefahrenen Kilometer. Dafür treiben wir die Elektrifizierung des gesamten Produktpportfolios voran und setzen neue, effizienzsteigernde Technologien ein.

[↗ Efficient Dynamics Technologien](#)

— CO₂-Reduzierung um durchschnittlich mehr als 20 %⁶ je Fahrzeug in der Lieferkette (Scope 3 upstream⁷). Damit verfügen wir auch in der Lieferkette über ein wissenschaftlich geprüftes und bestätigtes Ziel zur Reduzierung von CO₂-Emissionen. Zum Erreichen des Ziels sollen insbesondere die Nutzung regenerativer Energieträger³ als Kriterium bei der Auftragsvergabe an Lieferanten sowie eine kontinuierlich steigende Sekundärrohstoffquote beitragen.

[↗ CO₂-Emissionen in der Lieferkette](#)

In der Gesamtbetrachtung über den Lebenszyklus⁸ eines Fahrzeugs ergibt sich aus den oben genannten Einzelzielen bis 2030 eine durchschnittliche CO₂-Verringerung um mehr als 40 %. Dafür setzen wir im eigenen Betrieb sowie bei unseren Lieferanten auf Maßnahmen zur CO₂-Reduzierung wie beispielsweise die Nutzung erneuerbarer Energien³. Kompensationsmaßnahmen zählen entsprechend nicht dazu. Besonders der stark wachsende [↗ Absatz elektrifizierter Fahrzeuge](#), Effizienzverbesserungen in allen Antriebstechnologien und wirksame Maßnahmen zur [↗ CO₂-Minderung in der Lieferkette](#) sollen dazu beitragen, die Ziele zu erreichen. Die BMW Group überprüft ihre CO₂-Ziele kontinuier-

lich und entwickelt sie weiter, um auch in Zukunft ihren hohen Ansprüchen an die Dekarbonisierung des Geschäftsmodells gerecht zu werden.

[I] Die absoluten CO₂-Emissionen sind im Berichtsjahr um 4,2 % auf rund 117,4 Mio. t (2021: rund 122,5 Mio. t) gesunken. Wesentlicher Treiber war die zunehmende Elektrifizierung des Produktportfolios. Über die umfassende CO₂-Bilanz der BMW Group informieren wir im Kapitel [↗ Weitere GRI-Informationen](#).]

¹ Die Scope-3-Emissionen (upstream) in der Lieferkette und Transportlogistik sowie die Well-to-tank-Emissionen der Kraftstoffbereitstellung in der Nutzungsphase berücksichtigen neben CO₂ auch weitere klimawirksame Treibhausgase wie zum Beispiel Methan und sind in CO₂-Äquivalenten (CO₂e) angegeben. Bei Scope-1- und Scope-2-Emissionen sowie den weiteren Scope-3-Emissionen werden klimawirksame Gase neben CO₂ vernachlässigt. [↗ Glossar](#)

² CO₂-Emissionen nach Scope 1 und 2 beinhalten neben Produktionsemissionen auch Emissionen von Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind.

³ Eigenerzeugung, Direktbezug oder Energy Attributes Certificates (z. B. Herkunftsachweise)

⁴ Berücksichtigt wird einen Aufschlag von 10 % im Einklang mit der SBTi, um mögliche Abweichungen zwischen den Werten nach WLTP und den Realemissionen abzudecken. Bestandteil sind auch die Vorkettenemissionen der Energieträger (fossile Kraftstoffe und Strom) gemäß dem Well-to-wheel-Ansatz. Die angenommene durchschnittliche Laufleistung beträgt 200.000 km (gemäß VDA 900-100). Definition und weitere Informationen siehe [↗ Glossar](#) (CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inkl. Vorkettenemissionen)

⁵ Unter Scope 3 downstream gefasste Kategorien gemäß Greenhouse Gas Protocol: Kategorie 11: Nutzungsphase. [↗ Weitere Informationen](#) (CO₂-Bilanz)

⁶ Aus Gründen der Vereinfachung handelt es sich hierbei um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22 %.

⁷ Unter Scope 3 upstream gefasste Kategorien gemäß Greenhouse Gas Protocol: Kategorie 1: Gekaufte Waren und Dienstleistungen; Kategorie 4: Transport und Distribution. [↗ Weitere Informationen](#) (CO₂-Bilanz)

⁸ ohne CO₂-Emissionen aus der Entsorgung

Gesetzliche CO₂-Grenzwerte in der Nutzungsphase erneut erfüllt

Die CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase sind nicht nur eine wichtige Messgröße in unserer Lebenszyklusbetrachtung, sondern auch Gegenstand zahlreicher regulatorischer Vorgaben. Die BMW Group hat den Anspruch, die gesetzlich geltenden CO₂-Grenzwerte nicht nur zu erfüllen, sondern zu unterschreiten. In der EU¹ lagen die durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen unter Berücksichtigung regulatorischer Vorgaben² und gemäß WLTP³ bei 105,0 g CO₂/km⁴. Damit haben wir die CO₂-Emissionen Neuwagenflotte EU⁵ gegenüber dem Vorjahr um weitere 10,9g verringert (2021: 115,9 g CO₂/km⁴). Den für die BMW Group im Berichtsjahr gültigen Grenzwert von 127,5 g CO₂/km⁴ unterschritten wir deutlich um 22,5 g CO₂/km. Damit setzt sich der Trend der vergangenen Jahrzehnte fort, angetrieben durch die Elektrifizierung der Fahrzeugflotte und den flottenweiten Einsatz innovativer [Efficient Dynamics Technologien](#). Auf dieser Grundlage arbeiten wir weiter daran, Treibhausgasemissionen auch in Zukunft zu senken.

Die regulatorischen GHG-Flottenverbrauchsvorgaben wurden im US-Markt im Berichtsjahr 2022 erfüllt.⁶ In den USA lagen die GHG-Flottenemissionen⁷ im Durchschnitt für das Modelljahr (MJ) 2022 für die Kategorie Passenger Cars bei 137,3 g CO₂/km (MJ 2021: 134,0 g CO₂/km) und für die Kategorie Light Trucks bei 154,9 g CO₂/km (MJ 2021: 150,1 g CO₂/km). Die volumengewichteten CO₂-Flottenemissionen betrugen in den USA durchschnittlich 145,9 g CO₂/km (MJ 2021: 140,9 g CO₂/km).⁸ Trotz einer Steigerung des Absatzes von vollelektrischen Fahrzeugen im US-Markt haben sich die GHG-Flottenemissionen im Vergleich zum Vorjahr leicht erhöht, da im Berichtsjahr auch deutlich mehr Fahrzeuge aus höheren Segmenten mit entsprechend höheren Emissionen abgesetzt wurden. In China lagen die mittleren CO₂-Flottenemissionen bei 150,6 g CO₂/km⁹ gemäß dem Testzyklus WLTC (2021: 163,0 g CO₂/km WLTC). Damit haben wir die dort geltenden regulatorischen CAFC-Flottenverbrauchsvorgaben im Berichtsjahr 2022 ebenfalls erfüllt.¹⁰

Die weltweiten CO₂-Flottenemissionen¹¹ der BMW Group betragen im Berichtsjahr durchschnittlich 193,7 g CO₂/km¹² (2021: 197,9 g CO₂/km). Das entspricht einem Rückgang von 11,4 % gegenüber dem Basisjahr 2019 (2019: 218,5 g CO₂/km). Bei der Berechnung der Emissionskennzahl berücksichtigt die BMW Group die mittleren CO₂-Flottenemissionen (inkl. Vorkettenemissionen für Kraftstoff und Ladestrom) in der EU, den USA und China und normiert sie nach WLTP. Diese drei Kernmärkte und -regionen bilden mit einem Anteil von mehr als 80 % an den Auslieferungen der BMW Group eine verlässliche Basis für die Berechnung der weltweiten CO₂-Flottenemissionen.

Die BMW Group beobachtet die CO₂-Gesetzgebung in den einzelnen Märkten sehr aufmerksam. Zu den aktuellen Entwicklungen gehörten im Berichtsjahr die Einigung der EU auf neue Flottenemissionsziele für die Jahre 2030 und 2035 sowie in den USA die Verschärfung nationaler Flottenverbrauchsvorgaben. Auf Bundesstaatenebene hat die kalifornische Umweltbehörde (CARB) im Jahr 2022 zudem ein neues Zero Emission Vehicle (ZEV)-Mandat verabschiedet, das eine ZEV-Quote von 100 % im Jahr 2035 vorsieht und von mehreren Bundesstaaten voraussichtlich übernommen wird. Grundsätzlich unterstützt die BMW Group die Entwicklung harmonisierter Regulierungen – national wie international. Vergleichbare Vorgaben in großen Märkten schaffen verlässliche und planbare Rahmenbedingungen und leisten einen wichtigen Beitrag zur Bekämpfung des Klimawandels sowie zur Verbesserung der Luftqualität. Über die wichtigsten klimapolitischen Positionen und Aktivitäten der BMW Group informieren wir in unserem [Klima-Engagement-Bericht](#).

Konventionelle Antriebe effizienter und emissionsärmer gestalten

Aus Sicht der BMW Group spielen moderne und effiziente Verbrennungsmotoren weiterhin eine wichtige Rolle. Dies gilt, solange ein uneingeschränkter Zugriff zur Ladeinfrastruktur noch nicht in allen Regionen und noch nicht für alle Kunden gewährleistet werden kann. Daher wird die BMW Group im Rahmen von Efficient Dynamics auch in Zukunft daran arbeiten, die Effizienz konventioneller Antriebe weiter zu verbessern. Efficient Dynamics [13](#)

¹ EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island

² inkl. Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung

³ Die durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen in der EU (einschließlich Norwegen und Island) sind seit 2021 nach dem neuen Typprüfzyklus Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure (WLTP) zu berichten. Dieser wird seitens der EU-Kommission seit 2021 für die Berechnung der CO₂-Flottenemissionen zugrunde gelegt.

⁴ Es handelt sich um eine vorläufige interne Berechnung mit einer potenziellen Schwankungsbreite von +/- 0,5 g CO₂/km, da nicht von allen EU-Staaten offizielle Zulassungszahlen der Behörden zur Verfügung gestellt werden. Offiziell von der EU-Kommission veröffentlichte Werte stehen voraussichtlich erst im November des Folgejahres zur Verfügung. Vorjahreswerte wurden nicht rückwirkend angepasst.

⁵ [Glossar](#)

⁶ Im US-Markt erhalten Hersteller bei Übererfüllung der regulatorischen GHG (Greenhouse Gas) Flottengrenze positive Credits. Bei einer Verfehlung der Grenzwertvorgaben entstehen negative Credits. Am Ende eines Modelljahrs muss eine positive GHG-Credit-Bilanz erreicht werden, um die regulatorischen Vorgaben zu erfüllen. Da die GHG-Credits im US-Markt eine Gültigkeit von fünf Jahren besitzen, kann eine kurzfristige Verfehlung der Flottengrenzwertvorgaben in einem Jahr durch eine frühere Übererfüllung kompensiert werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Credits von anderen Herstellern zu kaufen. Die BMW Group nutzt im Berichtsjahr 2022 diese Art der Flexibilität zur Erfüllung der regulatorischen GHG-Vorgaben im US-Markt. Ab dem Jahr 2023 wird die BMW Group keine Credits mehr von anderen Herstellern kaufen, sondern die Vorgaben ausnahmslos durch selbst erzeugte Credits erfüllen.

⁷ zu Vergleichszwecken umgerechnet von g/mi in g/km

⁸ durchschnittliche volumengewichtete Flottenemissionen inklusive regulatorisch zulässiger Anrechnungsfaktoren (EV multipliers, credits advanced technologies) gemäß USC (United States Combined). Vorläufige, interne Berechnung

⁹ durchschnittliche volumengewichtete Flottenemissionen inklusive regulatorisch zulässiger Anrechnungsfaktoren (Off cycle technologies, NEV multiplier, Phase-in) gemäß WLTC (Worldwide Harmonized Test Cycle unter chinaspezifischen Testrandbedingungen). Vorläufige, interne Berechnung

¹⁰ Im chinesischen Markt erhalten Hersteller bei Übererfüllung der regulatorischen CAFC (Corporate Average Fuel Consumption) Flottengrenze positive Credits. Bei einer Verfehlung der Grenzwertvorgaben entstehen negative Credits. Zusätzlich erhalten Hersteller bei Erfüllung/Übererfüllung der ZEV-Quoten-Vorgaben (Zero Emission Vehicle Quote) positive Credits. Am Ende eines Kalenderjahrs muss eine positive CAFC + ZEV-Credit-Bilanz erreicht werden, um die regulatorischen Vorgaben zu erfüllen. Da die CAFC- und ZEV-Credits im chinesischen Markt eine Gültigkeit von fünf Jahren besitzen, kann eine kurzfristige Verfehlung der Flottengrenzwertvorgaben in einem Jahr durch eine frühere Übererfüllung kompensiert werden. Zusätzlich besteht die Möglichkeit, Credits von anderen Herstellern zu kaufen. Die BMW Group nutzt im Berichtsjahr 2022 diese Art der Flexibilität zur Erfüllung der regulatorischen CAFC- und ZEV-Vorgaben im chinesischen Markt. Ab dem Jahr 2023 wird die BMW Group keine Credits mehr von anderen Herstellern kaufen, sondern die Vorgaben ausnahmslos durch selbst erzeugte Credits erfüllen. Ein Ausgleich zwischen CAFC und ZEV bleibt weiterhin bestehen.

¹¹ zur Definition siehe [Glossar](#) (CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inkl. Vorkettenemissionen)

¹² Berücksichtigt wird ein Aufschlag von 10 % im Einklang mit der SBTi, um mögliche Abweichungen zwischen den Werten nach WLTP und den Realemissionen abzudecken. Bestandteil sind auch die Vorkettenemissionen der Energieträger (fossile Kraftstoffe und Strom) gemäß dem Well-to-wheel-Ansatz. Die angenommene durchschnittliche Laufleistung beträgt 200.000 km (gemäß VDA 900-100). Definition und weitere Informationen siehe [Glossar](#) (CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inkl. Vorkettenemissionen)

In ist ein Technologiepaket, das verschiedene, aufeinander abgestimmte Maßnahmen zur Reduzierung des Kraftstoffverbrauchs in den Bereichen Motorentechnologie, Aerodynamik und Leichtbau umfasst und bereits seit 2007 flottenweit zum Einsatz kommt.

Ein wichtiger Baustein ist aktuell der erweiterte Einsatz der 48-Volt-Technologie. 48-Volt-Rekuperationssysteme nutzen die aus dem Bremsvorgang zurückgewonnene Energie, um die Fahrzeugelektrik zu versorgen und zusätzliche Antriebsleistung zu erzeugen. Dadurch verringern sich Kraftstoffverbrauch und somit auch die CO₂-Emissionen. In Europa bieten wir neben vollelektrischen Modellen und Plug-in-Hybriden zahlreiche neu anlaufende Baureihen mit einem 48-Volt-Rekuperationssystem an. Seit 2022 erhalten unsere Baukastenmotoren die zweite, noch effizientere Generation der 48-Volt-Technologie. Die Weiterentwicklung des Energiemanagements in den Fahrzeugen, ergänzt um weitere Maßnahmen wie die Umstellung auf hocheffiziente Bereifung, sollen für zusätzliche Effizienz und optimierte Verbrauchswerte sorgen.

Schadstoffemissionen weiter reduzieren

Durch den Einsatz neuer und die Weiterentwicklung bestehender Technologien verringerte die BMW Group seit Anfang der 1990er-Jahre die regulierten Schadstoffemissionen ihrer Fahrzeuge wie Stickstoffoxide (NOx), Kohlenmonoxid (CO) und Feinstaub (PM)¹ signifikant. Allein in Europa haben wir die relevanten Abgasemissionen unserer Neufahrzeugflotten bei Diesel-Pkw in Übereinstimmung mit den Grenzwerten der Euro-Abgasnormen Euro 1 bis Euro 6d von 1992 bis 2021 um deutlich über 90 % gegenüber dem Niveau vor Einführung der Euro-Abgasnormen gesenkt. Alle im Berichtsjahr angebotenen Fahrzeuge der BMW Group erfüllen die aktuelle Abgasnorm Euro 6d in der Europäischen Union sowie vergleichbare Regelungen in der Schweiz, in Norwegen, im UK und in Island.

Für die Luftqualität in den Städten ist der Anteil an Stickoxiden ein entscheidender Faktor. Die BMW Group setzt aus diesem Grund seit Mitte 2018 in allen BMW Fahrzeugen und auch in den

größeren MINI Dieselmodellen eine hochwirksame Kombination aus NOx-Speicherkatalysator (NSC) und SCR-System (Selective Catalytic Reduction) mit Harnstoffeinspritzung (AdBlue) ein. Die Effizienz der Abgasnachbehandlung wurde durch den Einsatz eines verbesserten Oxidationskatalysators in Kombination mit einem zweistufigen SCR-System nochmals erhöht. Diese neue Technologie ist seit 2020 mit der überarbeiteten Generation der 6-Zylinder-Dieselmotoren verfügbar und wird in den kommenden Jahren auf das gesamte Produktpfotolio ausgerollt. In den vergangenen Jahren zeichnete sich bereits eine Reduzierung der NOx-Belastung in deutschen Städten ab. Dazu trug neben schadstoffreduzierenden Maßnahmen auch die fortlaufende Erneuerung der Fahrzeugflotten aller Automobilhersteller bei.

↗ [GRI-Index: 305-7](#)

ELEKTROMOBILITÄT

Elektromobilität ist eines der zentralen Transformationsthemen in der Automobilindustrie. Die BMW Group setzt die Elektrifizierung der Modellpalette als zentralen Bestandteil ihrer Produktstrategie konsequent fort. Unsere elektrifizierten Fahrzeuge tragen entscheidend dazu bei, Flottenemissionen zu verringern und damit unsere ambitionierten strategischen [↗ Ziele zur CO₂-Reduzierung](#) zu erreichen.^{1]}

Wachsende Nachfrage nach elektrifizierten Fahrzeugen

Mit unserem steigenden Angebot an rein batteriebetriebenen Elektrofahrzeugen (BEV²) und Plug-in-Hybrid-Modellen (PHEV³) bedienen wir eine stark wachsende Nachfrage: 2022 lieferte die BMW Group mit insgesamt 433.792⁴ Einheiten deutlich mehr elektrifizierte Fahrzeuge aus als im Vorjahr (2021: 328.314⁴ Fahrzeuge/+32,1%). Auf dieser Grundlage stieg auch der Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den gesamten Auslieferungen deutlich an und lag zum Ende des Berichtsjahres bei 18,1% (2021: 13,0%). Damit übergab die BMW Group bisher insgesamt mehr als 1,4 Mio. Fahrzeuge mit vollelektrischem oder Plug-in-Hybrid-Antrieb in Kundenhand. [↗ Segment Automobile](#)



Bereits bis 2025 soll der Anteil elektrifizierter Automobile an den Gesamtauslieferungen auf über 30 % ansteigen. Die [↗ NEUE KLASSE](#) besitzt aus Sicht der BMW Group das Potenzial, die Marktdurchdringung der Elektromobilität zusätzlich zu beschleunigen:

So könnte der Anteil von 50 % vollelektrisch angetriebener Fahrzeuge am weltweiten Absatz der BMW Group bereits früher als 2030 erreicht werden. Unter diesen Voraussetzungen will die BMW Group im Jahr 2030 die Marke von 10 Mio. vollelektrischen Fahrzeugen überschreiten, die in Summe an Kundinnen und Kunden ausgeliefert wurden. Diese positive Absatzerwartung spielt auch bei der 2023 geplanten Überprüfung unserer CO₂-Ziele eine wesentliche Rolle.

↗ [CO₂-Reduktionsziele über die Wertschöpfungskette im Detail](#)

Auch die Marken MINI und Rolls-Royce sind auf dem Weg in eine elektrifizierte Zukunft. Auf der Basis der jeweils typischen Nutzerprofile werden sie ab Anfang der 2030er-Jahre über ein ausschließlich vollelektrisches Angebot verfügen.

¹ particulate matter

² Battery Electric Vehicle

³ Plug-in Hybrid Electric Vehicle

⁴ einschließlich BMW Brilliance Automotive Ltd.

⁵ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

Angebot mit konsequenter Kundenfokus

Unser Produktportfolio bedient nicht allein die wachsende Nachfrage nach elektrifizierten Modellen, es spiegelt auch unterschiedliche Rahmenbedingungen und Kundenbedürfnisse in den einzelnen Märkten wider. Unsere Kundinnen und Kunden können daher weiterhin zwischen vollelektrischen Fahrzeugen, Plug-in-Hybriden und effizienten Verbrennern wählen. Dieses kundenorientierte Angebot ermöglichen wir durch unsere [flexiblen Produktionssysteme](#) sowie das skalierbare Baukastensystem der Fahrzeuge. Die Angebotsvielfalt wird insbesondere von den Modellreihen BMW X1, BMW X3, BMW 3er/4er und BMW 7er verkörpert, die jeweils mit allen drei Antriebsarten verfügbar sind. Ab 2023 gilt dies auch für die BMW 5er Reihe.

Ende des Berichtszeitraums waren bei der BMW Group insgesamt zwölf BEV-Motorisierungsvarianten in acht Modellen bestellbar. Neu hinzugekommen sind der BMW i71, BMW iX11 sowie die Langversion des BMW 3er für den chinesischen Markt, deren Auslieferungen im Jahr 2022 starteten. Sie erweitern das bestehende vollelektrische Produktpotential um den BMW iX31, BMW i41, BMW iX1 und den MINI Cooper SE1. Mit diesem Angebot stellen wir in jeder der ergebnisstarken Modellreihen mindestens ein vollelektrisches Modell zur Verfügung. In den nächsten zwei Jahren folgen unter anderem der BMW i5 sowie die vollelektrische Variante des MINI Countryman. Ab 2025 führen wir die Kernmarke BMW mit der [NEUEN KLASSE](#) in eine neue, konsequente vollelektrische Dimension.

Im Berichtsjahr 2022 hat die BMW Group außerdem sieben PHEV-Motorisierungsvarianten eingeführt oder erneuert. Insgesamt waren Ende 2022 damit weltweit 19 PHEV-Motorisierungsvarianten¹ in insgesamt 13 Modellen bestellbar. Mit Angeboten wie der BMW eDrive Zone, attraktiven Fahrstromtarifen, Lade-Equipment sowie erhöhten Reichweiten unterstützen wir Fahrerinnen und Fahrer von Plug-in-Hybriden dabei, möglichst häufig und über möglichst weite Strecken elektrisch zu fahren. Der BMW 2er Active Tourer Plug-in-Hybrid¹ aus dem Kompakt-

segment kann beispielsweise bis zu 93 Kilometer (WLTP²) ausschließlich batterieelektrisch zurücklegen.

Reichweite kundengerecht erhöhen

Die BMW Group beurteilt die Erhöhung elektrischer Reichweiten unter verschiedenen Gesichtspunkten. Wir streben grundsätzlich nicht die technisch größtmögliche Reichweite über alle Fahrzeugsegmente hinweg an. Vielmehr gilt es, die Reichweiten an den Einsatzzweck des jeweiligen Fahrzeugs optimal anzupassen. Gleichzeitig berücksichtigen wir damit auch die ökologischen Effekte: Mehr Reichweite bedeutet grundsätzlich größere und damit schwerere Hochvoltspeicher. Dieser Zusammenhang hat unmittelbar Auswirkungen auf den Ressourcenverbrauch, den ökologischen Fußabdruck der Lieferkette und das Fahrzeuggewicht. Dies wiederum nimmt maßgeblichen Einfluss auf den Stromverbrauch.

Der MINI Cooper SE1 verfügt vor diesem Hintergrund über die für den urbanen Raum kundengerechte Reichweite von mehr als 200 Kilometern (WLTP²). Der BMW iX1, der BMW i41 und der BMW i71 sind dafür ausgelegt, mit einer Ladung weite Strecken von rund 600 Kilometern (WLTP²) zurückzulegen.

Elektromobilität ganzheitlich denken

Die elektrifizierten Fahrzeuge der BMW Group zeichnen sich im Fahrbetrieb durch eine hohe Effizienz und damit einen niedrigen Verbrauch aus. Der Anspruch der BMW Group reicht aber weiter: Fahrzeuge sollen nicht nur während ihrer lokalen CO₂-freien Nutzungsphase, sondern auch in ihrer Gesamtbilanz einschließlich Lieferkette und Produktion möglichst umweltschonend sein. [CO₂-Steuerungslogik](#). Gerade bei batteriebetriebenen Automobilen liegen die Umweltauswirkungen überwiegend in der vorgelagenen Wertschöpfungskette. Hier wirken sich der Bezug der Rohstoffe für Batteriezellen und die CO₂-intensive Produktion von Batterien maßgeblich aus.

Der BMW Group ist daher die Einbeziehung umweltbezogener und sozialer Aspekte bei der Herstellung von Komponenten wie Elektromotor, Hochvoltspeicher und Batteriezellen besonders

wichtig [CO₂-Emissionen in der Lieferkette](#), [Soziale und ökologische Verantwortung](#). Weitere Ansätze zur Verringerung der Umweltauswirkungen sind das Recycling und die Wiederverwendung von Hochvoltspeichern aus unseren BEV- und PHEV-Modellen. Bereits heute bietet die BMW Group allen Kundinnen und Kunden von batteriebetriebenen Fahrzeugen eine kostenfreie Rücknahme der Hochvoltspeicher an.

Ladeinfrastruktur ausbauen und schnelleres Laden ermöglichen

Eine ausgebauten, kundengerechte Ladeinfrastruktur ebnet den Weg für die schnelle und flächendeckende Verbreitung der Elektromobilität. Diesen Zusammenhang verdeutlichen beispielsweise Marktdaten in der EU – sowohl auf Ebene der Mitgliedstaaten als auch im Vergleich von Regionen. Voraussetzung für den zügigen Aufbau einer leistungsfähigen Ladeinfrastruktur ist eine hohe Bereitschaft bei allen Beteiligten. Dies gilt insbesondere für den Ausbau der Lade- und H₂-Tankstelleninfrastruktur in der EU – ein wesentlicher Faktor für das Erreichen der 2022 verabschiedeten, ambitionierten CO₂-Flottenziele. Die BMW Group setzt sich weiterhin für einheitliche Rahmenbedingungen ein und schafft Angebote, die flächendeckendes sowie kundenfreundliches Laden ermöglichen.^{1]}

¹ [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

² Reichweite auf Basis des neuen WLTP-Testzyklus (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure) ermittelt. Die tatsächliche Reichweite ist abhängig von unterschiedlichen Faktoren, insbesondere: persönlicher Fahrstil, Streckenbeschaffenheit, Außentemperatur, Heizung/Klimatisierung, Vortemperierung. Vorläufiger Wert

Angebote für zuverlässiges Laden

Mit BMW und MINI Charging bietet die BMW Group attraktive Fahrstromtarife und Ladelösungen für unterwegs, zu Hause und den Arbeitsplatz an. Über ihre BMW oder MINI Charging Card und die My BMW bzw. MINI App können Kundinnen und Kunden auf eine große Zahl öffentlicher Ladepunkte zurückgreifen. Den übergreifenden Zugang zu verschiedenen Ladenetzwerken in Europa ermöglicht dabei die Digital Charging Services GmbH (DCS). DCS ist als Gemeinschaftsunternehmen der BMW Group, der Mercedes-Benz Group und von bp einer der führenden europäischen Anbieter digitaler Ladelösungen.

Insgesamt stehen Kundinnen und Kunden von BMW und MINI fast 900.000 Ladepunkte weltweit zur Verfügung. Allein in Europa ermöglichen wir damit den einfachen Zugang zu einem Ladenetzwerk mit über 360.000 Ladepunkten. Darunter befinden sich auch Schnellladestationen mit einer Leistung von bis zu 350 Kilowatt (kW). Diese sind Teil des von der BMW Group initiierten europäischen High-Power-Charging-Angebots von IONITY, das über BMW und MINI Charging genutzt werden kann. In insgesamt 24 Ländern verfügt IONITY derzeit über 430 Stationen mit 1.900 Ladepunkten. Diese sind öffentlich zugänglich, markenunabhängig und nach dem europäischen Ladestandard Combined Charging System (CCS) ausgelegt. Zudem werden sie mit 100 % Grünstrom betrieben.

Über das öffentliche Ladeangebot hinaus stellen BMW und MINI Charging für zu Hause und unterwegs eine Standardladelösung in Form des Flexible Fast Chargers und weitere Ladeprodukte bereit. In Zusammenarbeit mit Partnern bieten wir zudem Ladelösungen für Firmenkunden an. Die BMW Group selbst verfügt über eines der größten betrieblichen Ladenetzwerke Deutschlands.

Digitale, innovative und umweltfreundlichere Ladelösungen

Laden soll so einfach wie Tanken sein. Um diesen Anspruch zu erfüllen, arbeiten wir insbesondere an digitalen Lösungen. Dazu gehört Connected Charging – eine Anwendung, auf die im Fahrzeug sowie per App zugegriffen werden kann. Über den Dienst erhalten Fahrerinnen und Fahrer nicht nur aktuelle Ladeinformationen, sondern können seit 2022 auch den Ladevorgang per Knopfdruck steuern. Für eine kundenfreundliche Planung von Ladestopps bei Langstreckenfahrten sorgt zudem die Funktion eRoute. Im Verlauf des Jahres 2023 erhalten erste BMW Modelle außerdem eine Plug&Charge-Funktion: Sowohl die Authentifizierung als auch die Abrechnung erfolgen dabei automatisch durch Verbindung des Fahrzeugs mit dem Ladesystem. Durch die sogenannte Multi-Contract-Funktion können zudem individuelle Fahrstromverträge unterschiedlicher Anbieter digital im Fahrzeug gespeichert werden. Dies erleichtert die Nutzung von Ladesäulen unterschiedlicher Betreiber.

Darüber hinaus unterstützen wir die Nutzung erneuerbarer Energien. Seit 2022 wird für jeden Ladevorgang innerhalb von BMW und MINI Charging die äquivalente Menge der verbrauchten Energie als Grünstrom in das Stromnetz eingespeist. Dies wird über Energy Attribute Certificates (EACs) als anerkannte Herkunftsachweise bescheinigt. Zudem arbeiten wir kontinuierlich an der Integration der Elektrofahrzeuge mit ihren Hochvoltspeichern in das Energienetz. [Fahrzeuge als Teil des Energiesystems](#)

Wasserstofftechnologie vorantreiben

Zur kundenorientierten Technologievielfalt gehört auch die Weiterentwicklung der Brennstoffzellentechnologie. Wir sehen wasserstoffbetriebene Elektrofahrzeuge segmentabhängig als wichtige Ergänzung der Elektromobilität mit Batterien und damit als Chance, CO₂-Emissionen noch schneller zu senken. Nach der Präsentation des ersten [BMW iX5 Hydrogen](#) auf der IAA Mobility 2021 haben wir Ende August 2022 unsere Brennstoffzellenproduktion für eine Pilotflotte dieser Fahrzeuge in Betrieb genommen. Im Dezember folgte der Produktionsstart der Fahrzeuge im Pilotwerk des Forschungs- und Innovationszentrums in München.

Auch auf übergeordneter Ebene treiben wir die Wasserstofftechnologie voran. So engagieren wir uns in weltweiten Organisationen und Verbänden wie dem [Hydrogen Council](#). Als assoziierter Partner der [H2 Mobility Deutschland GmbH](#) unterstützen wir den Aufbau der Wasserstoffinfrastruktur in Deutschland. In diesem Zusammenhang begrüßt die BMW Group die Forderung im Rahmen des EU-Gesetzespakets Fit for 55, eine Basisinfrastruktur mit 700-bar-Wasserstofftankstellen aufzubauen.^[1]



PRODUKTION UND LIEFERANTENNETZWERK

103 Produktionsnetzwerk

106 Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien

110 Einkauf und Lieferantennetzwerk

PRODUKTION UND LIEFERANTENNETZWERK

PRODUKTIONSENTEZWERK

Das Produktionsnetzwerk der BMW Group ist gekennzeichnet durch eine hohe Integrationskompetenz: Wir sind in unseren Werken in der Lage, Fahrzeuge sowohl mit vollelektrischen als auch mit Plug-in-Hybrid-Antrieben oder mit Verbrennungsantrieben auf einer Linie zu fertigen. Insgesamt ist die Produktion auf Elektrifizierung, Profitabilität, Nachhaltigkeit und Digitalisierung ausgerichtet. Den Rahmen setzt das strategische Zielbild der BMW iFACTORY – Lean, Green, Digital. Lean steht für Effizienz, Präzision, höchste Flexibilität sowie herausragende Integrationsfähigkeit. Green umfasst den Einsatz modernster Technologien, um eine Produktion mit geringstem Ressourceneinsatz zu etablieren. Digital fokussiert auf Data Science, KI sowie virtuelle Planung und Entwicklung.

Elektromobilität global integriert

Der Anteil der Elektromobilität nimmt dabei stetig zu: Im Berichtszeitraum 2022 wurden die nächsten Meilensteine erreicht. Mit dem Produktionsstart des BMW iX1* in Regensburg hat die BMW Group ihr Ziel erreicht, 2022 in allen deutschen Fahrzeugwerken mindestens ein vollelektrisches Modell zu produzieren. Außerdem lief die Produktion des BMW i7* im Werk Dingolfing an. Hinzu kommt der Produktionsstart in Lydia, einer Erweiterung des BMW Brilliance Werks Tiexi. Dort wird die vollelektrische Langversion des BMW 3er für den chinesischen Markt gefertigt.

Weltweit produzieren wir damit in unserem Fertigungsverbund an 13 [Standorten](#) Automobile mit elektrifizierten Antrieben. Voll-elektrische Automobile laufen in Dingolfing, Leipzig, München, Regensburg, Oxford und Shenyang vom Band. Ab 2025 kommt mit der [NEUEN KLASSE](#) zudem eine konsequent auf elektrische Antriebe ausgerichtete Fahrzeugarchitektur hinzu. Sie soll zunächst im neuen Werk Debrecen in Ungarn sowie ab 2026 im Werk München gefertigt werden. Ziel ist, die Fahrzeugarchitektur in den folgenden Jahren schrittweise auf das weltweite Produktionsnetzwerk zu übertragen. Auch im Werk in Spartanburg (USA) planen wir die Produktion vollelektrischer Fahrzeuge. Bis 2030 sollen dort mindestens sechs vollelektrische X-Modelle gefertigt werden.

Integrierte Komponentenfertigung für elektrifizierte Fahrzeuge

Im Produktionsnetzwerk der BMW Group entstehen auch die Systeme für den elektrischen Antrieb. Eine führende Rolle übernimmt dabei das Kompetenzzentrum für elektrische Antriebsfertigung in Dingolfing. Dort entstehen Batteriemodule, Hochvoltbatterien und Elektromotoren der fünften Generation. Hochvoltbatterien beziehungsweise Batteriekomponenten werden außerdem in den Fahrzeugwerken Leipzig und Regensburg gefertigt sowie im US-Werk Spartanburg und in Shenyang (China).

* [Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

Gleichzeitig bereiten wir das Netzwerk für die Produktion elektrischer Antriebe der nächsten Generation vor. Das Motorenwerk Steyr in Österreich wird dazu für die Entwicklung und Produktion elektrischer Antriebssysteme der sechsten Generation ausgebaut. Die neuen Antriebssysteme erweitern die dortige Fertigung von Diesel- und Benzinmotoren. Die Montage der Hochvoltbatterien der nächsten Generation soll dabei worksnah erfolgen. In der Nähe des Werks Spartanburg wird dazu ein neues Montagenzentrum für Hochvoltbatterien entstehen. Für das Werk Debrecen erfolgte im Berichtsjahr 2022 eine entsprechende Ankündigung.

Einen wichtigen Beitrag für die nächste Generation elektrischer Antriebe leistet das Kompetenzzentrum Batteriezellfertigung (CMCC) in Parsdorf bei München, das 2022 in Betrieb ging. Mit der Pilotproduktion in Parsdorf beabsichtigt die BMW Group die Fertigungsprozesse von Batteriezellen hinsichtlich Qualität, Leistung und Kosten weiter zu optimieren. Das CMCC ergänzt das Kompetenzzentrum Batteriezelle in München, dessen Schwerpunkt auf der Batteriezelle als Produkt liegt.

Produktionsstandorte in den wichtigsten Märkten

Die BMW Group strebt ein ausgewogenes Verhältnis von Produktion und Auslieferungen in den verschiedenen Weltregionen an. Die Fahrzeugwerke der BMW Group in Europa, Südafrika, den USA und Mexiko bedienen den Weltmarkt. Die Werke von BMW Brilliance in China fertigen überwiegend für den dortigen Markt. Im Berichtsjahr wurden in den chinesischen Werken Ausbau- und Erweiterungsmaßnahmen abgeschlossen und weitere Modelle in die Produktion integriert. Die Automobil-Partnerwerke der BMW Group in Jakarta (Indonesien), Kairo (Ägypten), Kulim (Malaysia) sowie seit 2022 in Chu Lai (Vietnam) bedienen vor allem die jeweiligen Regionalmärkte und produzieren Modelle der Marken BMW und MINI. Gleichermaßen gilt für die BMW Group Werke in Araquari (Brasilien), Rayong (Thailand) und Chennai (Indien). Zusätzlich vergibt die BMW Group Aufträge zur Serienfertigung von Automobilen und Motorrädern an externe Partner (Auftragsfertiger). Im Berichtszeitraum produzierte Magna Steyr

Fahrzeugtechnik in Graz (Österreich) die BMW 5er Limousine und den BMW Z4*. VDL Nedcar in Born (Niederlande) fertigt das MINI Cabrio und den MINI Countryman sowie bis zum Sommer 2022 den BMW X1.

BMW Motorräder und Scooter fertigt die BMW Group im Werk Berlin sowie an den internationalen Standorten in Manaus (Brasilien) und in Rayong (Thailand). Hinzu kommt die Produktion von BMW Motorrädern und Scootern bei den Partnern TVS

Motor Company in Hosur (Indien) und bei der Loncin Motor Co., Ltd in Chongqing (China).

Zum Produktionsnetzwerk gehören außerdem Motorenwerke in Hams Hall (UK), München (Deutschland), Steyr (Österreich) und Shenyang (China) sowie Komponentenwerke an den Standorten Eisenach, Landshut, Wackersdorf (Deutschland) sowie in Swindon (UK). Insgesamt umfasst das Produktionsnetzwerk damit 31 Werke in 15 Ländern.

BMW Group Fahrzeugwerke

Standort	Land	Produktionsprogramm 2022	Elektrifizierungspfolio
Araquari	Brasilien	BMW 3er, BMW X1, BMW X3, BMW X4	
Berlin	Deutschland	BMW Motorräder	BEV
Chennai	Indien	BMW 2er, BMW 3er, BMW 5er, BMW 6er, BMW 7er, BMW X1, BMW X3, BMW X4, BMW X5, BMW X7, MINI Countryman	
Dingolfing	Deutschland	BMW 4er, BMW 5er, BMW 6er, BMW 7er, BMW 8er, BMW M, BMW i7*, BMW ix*	BEV, PHEV
Leipzig	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, BMW i3	BEV, PHEV
Manaus	Brasilien	BMW Motorräder	
München	Deutschland	BMW 3er, BMW 4er, BMW i4*, BMW M	BEV, PHEV
Oxford	UK	MINI, MINI Clubman, MINI Cooper SE*	BEV
Rayong	Thailand	BMW 2er, BMW 3er, BMW 5er, BMW 7er, BMW X1, BMW X3, BMW X5, BMW X6, BMW X7 BMW Motorräder	PHEV
Regensburg	Deutschland	BMW 1er, BMW 2er, BMW X1, BMW iX1*, BMW X2	BEV, PHEV
Rosslyn	Südafrika	BMW X3	
San Luis Potosí	Mexiko	BMW 2er, BMW 3er, BMW M	PHEV
Spartanburg	USA	BMW X3, BMW X4, BMW X5, BMW X6, BMW X7, BMW XM*, BMW M	PHEV
Rolls-Royce Manufacturing Plant Goodwood	UK	Rolls-Royce Cullinan*, Dawn*, Ghost*, Phantom*, Wraith*	BEV ab 2023

* ↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben

BMW Brilliance Automotive (Fahrzeugwerke)¹

Standort	Land	Produktionsprogramm 2021	Elektrifizierungspotfolio
Dadong (Shenyang)	China	BMW 5er, BMW X3, BMW X5, BMW iX3 ²	BEV, PHEV
Tiexi (Shenyang)	China	BMW 1er, BMW 3er, BMW X1, BMW X2, BMW i3 (Langversion BMW 3er)	PHEV

Stabiles Produktionsvolumen trotz herausfordernden Umfelds

Die Corona-Pandemie sowie die weiterhin eingeschränkte Verfügbarkeit von Halbleiter-Komponenten führten im Berichtsjahr erneut zu Anpassungen im Produktionsprogramm.

Versorgungssicherheit

Trotz dieser Herausforderungen konnte die BMW Group im Berichtszeitraum ein Produktionsvolumen von 2.382.305³ Automobilen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce erzielen (2021: 2.461.269³ Automobile/-3,2%). Dabei entfielen auf BMW 2.089.801³ Fahrzeuge (2021: 2.166.644³ Fahrzeuge/-3,5%), auf MINI 286.265 Einheiten (2021: 288.713 Einheiten/-0,8%) und auf Rolls-Royce Motor Cars ein Höchstwert von 6.239 Automobilen (2021: 5.912 Automobile/+5,5%). Die Produktion elektrifizierter Fahrzeuge erreichte im Berichtsjahr 2022 mit insgesamt 462.396 Einheiten einen neuen Höchstwert (2021: 341.097

Fahrzeuge/+35,6%). Darin enthalten sind 252.077 vollelektrische Automobile (2021: 119.010 Automobile/+111,8%). Mit 215.932 Einheiten verzeichnete BMW Motorrad einen Zuwachs von 15,2% im Vergleich zum Vorjahr (2021: 187.500 Einheiten).

Automobilproduktion der BMW Group nach Werken

in Einheiten	2022	2021	Veränderung in %
Spartanburg	416.301	433.810	- 4,0
Dingolfing	282.661	244.734	15,5
Regensburg	143.654	183.485	- 21,7
Leipzig	151.949	191.604	- 20,7
Oxford	186.301	186.883	- 0,3
München	201.323	151.154	33,2
Rosslyn	61.609	61.580	0,0
Rayong	12.912	24.624	- 47,6
Chennai	9.960	8.472	17,6
Araquari	8.208	10.104	- 18,8
Goodwood	6.239	5.912	5,5
San Luis Potosí	63.600	69.149	- 8,0
Tiexi (BMW Brilliance) ⁴	279.645	335.311	- 16,6
Dadong (BMW Brilliance) ⁴	395.021	365.466	8,1
Born (VDL Nedcar) ⁵	99.126	105.214	- 5,8
Graz (Magna Steyr) ⁵	45.184	54.547	- 17,2
Partnerwerke	18.612	29.220	- 36,3
Gesamt	2.382.305	2.461.269	- 3,2

¹ Durch die Anteilserhöhung der BMW Group am bisherigen Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. (BMW Brilliance) zum Beginn des Geschäftsjahres 2022 wurde BMW Brilliance in den Konsolidierungskreis aufgenommen. Weitere Informationen zur Erstkonsolidierung finden sich im Konzernanhang Textziffer [3].

² Verbrauchs- und CO₂-Angaben

³ enthält Fahrzeuge von BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022): 58.507 Automobile (2021: 700.777 Automobile)

⁴ BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang

⁵ Auftragsfertigung

KREISLAUFWIRTSCHAFT, RESSOURCENEFFIZIENZ UND ERNEUERBARE ENERGIEN

Vor dem Hintergrund steigender Rohstoffpreise und der zunehmenden Verknappung von Ressourcen unternimmt die BMW Group weitere Schritte, den Anteil wiederverwendeter Materialien zu erhöhen und damit die Kreislaufwirtschaft zu fördern. Der Ansatz der Zirkularität erfordert dabei ein ganzheitliches strategisches Vorgehen – ausgehend vom Design unserer Produkte über den steigenden Einsatz von Sekundärmaterialien in unserer Lieferkette bis hin zum Recycling von Fahrzeugen. Gleichzeitig verringert sich so die Abhängigkeit von Primärrohstoffen. Damit setzen wir in unserer eigenen Produktion den eingeschlagenen Weg konsequent fort, Ressourcen zu schonen, die Energieeffizienz kontinuierlich zu verbessern und CO₂-Emissionen weiter zu senken.

Materialkreisläufe schließen

Um den Einsatz von Primärmaterialien in der automobilen Wertschöpfungskette zu reduzieren, versucht die BMW Group Kreisläufe innerhalb der Produktionskette zu schließen. Dafür führen wir ausgewählte Produktionsrückstände zum Materiallieferanten zurück. Am Ende des Produktlebens kann durch verwertungskompatible Materialkonzepte in der Entwicklung eine Rückgewinnung von wesentlichen Materialgruppen gefördert werden. Dadurch ist es möglich, die Materialien wiederzugewinnen und in einen neuen Produktionsprozess zu bringen. So werden die Zellhersteller für die Produktion von Batteriezellen unserer **NEUEN KLASSE** zukünftig Kobalt, Lithium und Nickel verwenden, das anteilig aus Sekundärmaterialien besteht. Dies verringert den Bedarf an Primärmaterialien und damit den Bezug potenziell kritischer Rohstoffe. **Durchschnittliche Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group**

Bereits heute werden die Fahrzeuge der BMW Group zu einem gewissen Anteil aus recycelten und wiederverwendeten Materialien gefertigt. Nach dem Ansatz „Secondary First“ möchten wir zukünftig den Einsatz von Sekundärmaterialien unter Berücksichtigung der technischen Machbarkeit und der Verfügbarkeit maximieren. Dafür legen wir im Rahmen von ausgewählten Produkt-, Material- und Lieferantenanforderungen fest, Sekundärmaterialien bei unseren zukünftigen Fahrzeugen zu bevorzugen. Unser BMW i Vision Circular steht sinnbildlich für unsere Ambitionen – in diesem Visionsfahrzeug kommen ausschließlich Rezyklate oder nachwachsende Rohstoffe zum Einsatz.

Wir fördern die Rückführung von Altfahrzeugen, Komponenten und Materialien in den Rohstoffkreislauf, um sie als Rohstoffquelle für Sekundärmaterialien zu nutzen. Bereits in 30 Ländern hat die BMW Group gemeinsam mit ihren nationalen Vertriebsgesellschaften die Rücknahme von Altfahrzeugen geregelt und bietet eine umweltgerechte Verwertung bei mehr als 2.800 Rücknahmestellen an. **GRI-Index: 301-1, 301-3, SASB-Index**

Sekundärmaterialien reduzieren auch die CO₂-Emissionen gegenüber Primärmaterialien – beispielsweise in einer Größenordnung von bis zu 80 % bei Aluminium und bis zu 70 % bei Stahl.* Gleichzeitig wird der Abbau von natürlichen Ressourcen und kritischen Rohstoffen vermieden. Damit hilft das Kreislaufprinzip auch, Risiken wirksamer zu reduzieren, die mit der Gewinnung von Primärmaterialien verbunden sein können. Dies gilt von marktbedingten oder auch politischen Verfügbarkeitsrisiken bis hin zu Risiken im Bereich von Umwelt- und Sozialstandards.

Einkauf und Lieferantennetzwerk

Für die BMW Group haben Sekundärmaterialien bei Qualität, Sicherheit und Zuverlässigkeit grundsätzlich die gleichen hohen Anforderungen zu erfüllen wie Primärmaterialien. **GRI-Index: 3-3**

* auf Basis der Gabi-Datenbank

Geschlossener Materialkreislauf für Nickel, Lithium und Kobalt in China

Die BMW Group baut in China erstmals einen geschlossenen Kreislauf zur Wiederverwendung der Rohstoffe Nickel, Lithium und Kobalt aus Hochvoltbatterien auf. Die Batterien stammen vor allem aus voll- und teil-elektrischen Entwicklungsfahrzeugen, Testanlagen sowie Produktionsausschuss und werden in Gabelstaplern wiederverwendet. Langfristig möchte die BMW Group auch Batterien aus Altfahrzeugen wiederverwenden. Die BMW Group arbeitet dafür mit einem lokalen Recyclingunternehmen zusammen, das die Batterien zerlegt und die Rohstoffe aus den Batteriezellen mittels einer innovativen Technologie zu einem hohen Prozentsatz zurückgewinnt. Die Sekundärrohstoffe sollen anschließend in der Produktion neuer Batteriezellen für die BMW Group eingesetzt werden.

[i] Investitionen in ressourcenschonende Technologien

Die BMW Group investiert durch einen [↗ eigenen Venture-Capital-Fonds](#) auch in Schlüsseltechnologien, die einen entscheidenden Beitrag zu CO₂-Neutralität und Ressourcenschutz leisten können. So sind wir durch BMW i Ventures seit 2021 am US-Start-up Lilac Solutions beteiligt. Das Unternehmen verfolgt das Ziel, Lithium aus der Sole von Salzwasserablagerungen mit Ionen-Austauschern deutlich umwelt- und ressourcenschonender als bisher möglich zu gewinnen. Im Berichtszeitraum haben wir mit unserer Beteiligung am Unternehmen Mangrove Lithium eine weitere Investition zur ressourcenschonenden Gewinnung von Lithium getätigt. Die Technologie des Unternehmens ermöglicht es, neues und recyceltes Lithium-Rohmaterial durch ein spezielles Verfahren direkt in Lithium in Batteriequalität zu veredeln. Ein weiterer Schwerpunkt unserer Investitionen durch BMW i Ventures liegt auf einem innovativen Verfahren zur CO₂-freien Stahlherstellung, das vom US-Start-up Boston Metal entwickelt wurde.

Ressourcenmanagement an allen Standorten

Ressourceneffizienz und die Kontrolle des Ressourcenverbrauchs sind feste Bestandteile des Umweltmanagements im weltweiten Produktionsnetzwerk der BMW Group. Maßgebliche Größen sind – neben den [↗ CO₂-Emissionen](#) – der [↗ Energie-](#) und [↗ Trinkwasserverbrauch](#), das [↗ Abfallaufkommen](#) und der Einsatz von [↗ Lösemitteln](#). Die BMW Group beabsichtigt, ihre Energie- und Trinkwasserverbräuche, den Abfall zur Beseitigung und den Einsatz von Lösemitteln je produziertes Fahrzeug bis 2030 um jeweils 25 % zu reduzieren (Basisjahr 2016).

Die Steuerung des internationalen Umweltschutznetzwerks in der BMW Group erfolgt durch einen Lenkungskreis. Dabei sind jede Anlage und jede Fläche sowie jedes Gebäude einem internen Betreiber zugeordnet. Er trägt in seinem Bereich die Verantwortung für die technischen Systeme, für die reibungsfreien Prozess- und Verfahrensabläufe und deren Umweltauswirkungen.¹

An allen Produktionsstandorten der BMW Group ist ein zertifiziertes Umweltmanagementsystem nach ISO 14001 implementiert. Darüber hinaus sind alle deutschen und österreichischen Standorte nach dem Umweltmanagementsystem EMAS zertifiziert. Weltweit koordiniert die BMW Group mit Immissionen, Wasser, Abfall, Qualifizierung und Umweltmanagementsystem in insgesamt fünf Kompetenzzentren ihre Umweltschutzmaßnahmen. Ökologische Verbesserungen, die sich an einem Standort bewährt haben, setzen wir nach Möglichkeit auch an anderen Standorten um. Laufende Fortbildungen und der Erfahrungsaustausch innerhalb der Belegschaft sorgen für Wissenstransfer und gewährleisten, dass neueste Erkenntnisse unternehmensweit angewendet werden. Unser aktives Umweltmanagement trug maßgeblich dazu bei, dass es auch im Berichtsjahr 2022 im weltweiten Produktionsnetz keine signifikanten, mit Strafzahlungen verbundenen Umweltvorfälle gab.

Wasser

Beim Wasserverbrauch in der Produktion verfolgt die BMW Group das Ziel, in ihren Werken die Kreislaufsysteme kontinuierlich zu optimieren, wie zum Beispiel durch die Erweiterung der Reinigungsstufen in der Abwasseraufbereitung im Werk Leipzig. Der [↗ spezifische Trinkwasserverbrauch](#)^{2,3,4} in der Automobilproduktion liegt mit 1,90 m³ je produziertes Fahrzeug auf Vorjahresniveau (2021: 1,91 m³). [↗ Wasserverbrauch im Detail](#)

Abfall

Um das Abfallaufkommen zu reduzieren, nutzt die BMW Group aufeinander abgestimmte Recycling- und Aufbereitungskonzepte, die an die Abfallströme in den einzelnen Werken, an regional geltende gesetzliche Regelungen sowie an jeweils lokal vorhandene Entsorgerstrukturen angepasst sind. Im Jahr 2022 wurden insgesamt 99,3 %⁵ (2021: 99,2 %) der in der Produktion anfallenden Abfälle recycelt oder verwertet. Den Anteil des [↗ Abfalls zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug in der Automobilproduktion](#)⁶ konnten wir im Vergleich zum Vorjahr solide um 5,5 % auf 2,74 kg verringern (2021: 2,90 kg). Dieses hohe Niveau der Recycling- und Verwertungsquote in der BMW Group wollen wir auch im Zuge der zunehmenden Umstellung auf Elektromobilität halten.

Dazu integrieren wir die neu entstehenden Abfallströme in unsere Recycling- und Aufbereitungssysteme. [↗ GRI-Index: 306-4, 306-5](#)

[↗ Abfallaufkommen im Detail](#), [↗ SASB-Index](#)

Lösemittelemissionen

Die [↗ Lösemittelemissionen je produziertes Fahrzeug](#)^{7,8} reduzierte die BMW Group im Berichtszeitraum deutlich um 12,9 % auf 0,61 kg (2021: 0,70 kg). Aufgrund der Fortschritte beim Einsatz lösemitelfreier Stoffe und der Optimierung unserer Lackieranlagen erwarten wir künftig einen weiteren Rückgang des Emissionsniveaus. [↗ GRI-Index: 305-7](#)

¹ Jeder Betreiber muss die Umweltauswirkungen gemäß dem Umweltmanagementsystem im Aspekteregister beschreiben und Maßnahmen zur Verbesserung (z. B. langfristige Ziele) aufzeigen.

² Effizienzkennzahl berechnet aus dem Trinkwasserverbrauch der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

³ Der Trinkwasserverbrauch bezieht sich auf Wasser, das von einem externen Wasserversorger bezogen wird. Wenn ein Standort kein Wasser von einem externen Wasserversorger bezieht, wird die Hauptbezugsquelle dem Trinkwasser gleichgestellt. Dieses gilt in den BMW Group Werken San Luis Potosí (Mexiko) und Araquari (Brasilien). In diesen Werken stellt Grundwasser die Hauptbezugsquelle dar.

⁴ Trinkwasserverbrauch je produziertes Fahrzeug ersetzt die vormals berichtete Effizienzkennzahl

Wasserverbrauch je produziertes Fahrzeug. Der Vorjahreswert wurde zu Vergleichszwecken angepasst (Wert 2021 vor Anpassung: 2,15 m³).

⁵ Abfall zur Beseitigung bezogen auf das Gesamtgewicht der Abfälle

⁶ Effizienzkennzahl berechnet aus dem Abfall zur Beseitigung der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

⁷ Lösemittelemissionen (Volatile Organic Compounds = VOC) entstehen insbesondere im Lackierprozess und können durch neue Lackiertechnologie reduziert werden.

⁸ Effizienzkennzahl berechnet aus den Lösemittelemissionen der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

Biodiversität

Die BMW Group berücksichtigt an ihren Standorten auch die biologische Vielfalt. Dazu minimiert das Unternehmen mögliche negative Auswirkungen bei ihren Produktions- und Bauaktivitäten. Darüber hinaus ergreifen wir nach der Analyse der biologischen Vielfalt mithilfe eines Biodiversitätsindikators zielgerichtete Maßnahmen, um an ausgewählten Standorten sowie bei der Planung von Neubauten natürliche Lebensräume zu schaffen. Hiermit möchten wir dazu beitragen, an unseren Standorten die Biodiversität nicht nur zu erhalten, sondern wenn möglich auch zu fördern. [↗ GRI-Index: 304-2](#)

Energieeinsatz und CO₂-Emissionen

Die BMW Group beabsichtigt, ausgehend vom Basisjahr 2019, die CO₂-Emissionen (Scope 1 und Scope 2) der BMW Group Standorte im Durchschnitt je produziertes Fahrzeug bis 2030 um weitere 80 % zu reduzieren. Auf die Produktion entfällt in der BMW Group der Großteil der [↗ Scope-1- und Scope-2-Emissionen](#). Wie in der Vergangenheit setzen wir zur Verringerung dieser Emissionen auf zusätzliche Energieeffizienzmaßnahmen, die zunehmende Erzeugung von eigenem Strom aus regenerativen Quellen sowie den Bezug von Grünstrom aus Direktlieferverträgen und die Nutzung von Herkunfts nachweisen.

Die verbleibenden Emissionen gehen größtenteils auf den Einsatz von Erdgas zurück. Hier stehen wir vor der Herausforderung, Erdgas durch nicht fossile Energieträger wie Biogas, grünen Wasserstoff oder Grünstrom zu ersetzen. Allerdings definieren die physische Verfügbarkeit von alternativen Energiequellen, die technische Umrüstung der Anlagen sowie politische Rahmenbedingungen maßgeblich die Geschwindigkeit der Umstellung.

Seit 2021 stellen wir die jährlich verbliebenen CO₂-Emissionen unserer eigenen Werke und Standorte über die Nutzung freiwilliger Kompensationszertifikate bilanziell vollständig CO₂-neutral.¹

[↗ Kompensation standortbedingter CO₂-Emissionen](#)

Energiemanagement und -effizienz

Die BMW Group investiert kontinuierlich in die Energieeffizienz ihres weltweiten Produktionsnetzwerks. Um den Energieeinsatz weiter zu optimieren, verfügt die BMW Group über unternehmensweit geltende Prozesse, auf deren Basis Maßnahmen im Energiemanagement geplant und umgesetzt werden. Das Unternehmen weist dabei den zentralen Strategieabteilungen, den regionalen Steuerstellen sowie den Werken auf lokaler Ebene klare Rollen mit entsprechender Verantwortung, Zielen und Berichtspflichten zu.

Als Reaktion auf die weiter angespannte Versorgungslage bei Halbleiter-Komponenten, die Einschränkungen durch die Corona-Pandemie und die Auswirkungen des Krieges in der Ukraine musste im Berichtsjahr die Produktion in den Werken wiederholt angepasst werden. Im Ergebnis sank das Produktionsvolumen und damit der absolute Energieverbrauch leicht gegenüber dem Vorjahr. Im Zuge der Transformation werden und wurden Standorte modifiziert, erweitert und neu erschlossen, beispielsweise im Jahr 2022 das Werk Lydia in China. [↗ Energieverbrauch im Detail](#), [↗ GRI-Index: 302-1, 302-4](#)

In der Fahrzeugproduktion stieg der spezifische Energieverbrauch im Vergleich zum Vorjahr leicht auf 2,13 MWh je produziertes Fahrzeug (2021: 2,10 MWh/+1,4 %) an. Der absolute Energieverbrauch der BMW Group ist im Berichtszeitraum mit insgesamt 6.295.990 MWh im Vergleich zum Vorjahr leicht gesunken (2021: 6.476.955 MWh/-2,8 %).

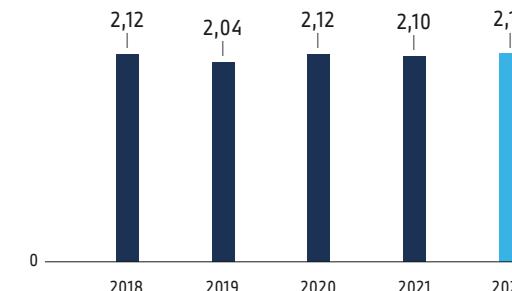
Erneuerbare Energien

Weltweit nutzen alle Produktionsstandorte⁵ sowie der überwiegende Teil der übrigen Standorte der BMW Group Grünstrom über Eigenerzeugung, Direktbezug oder Verwendung von Energy Attribute Certificates (beispielsweise Herkunfts nachweise).

Gegenwärtig kann die BMW Group ihren Energiebedarf nicht vollständig durch die Eigenproduktion erneuerbarer Energien decken. Daher kauft das Unternehmen Energie aus regenerativen Quellen zu. Ein steigender Anteil unseres Strombedarfs wird

Energieverbrauch je produziertes Fahrzeug^{2,3,4}

in MWh



dabei durch sogenannte Power Purchase Agreements (PPA) abgedeckt – also durch den direkten Bezug von Grünstrom aus definierten Erzeugungsanlagen, wie beispielsweise den regionalen Bezug für die Produktion des BMW iX⁶ und BMW i4⁶.

Die aktuelle energiepolitische Situation durch den Krieg in der Ukraine bestärkt die BMW Group in ihrer Strategie, sich unabhängiger von fossilen Energien zu machen. Dafür prüfen wir an allen Produktionsstandorten, ob auf Erdgas verzichtet und dieses beispielsweise durch Biogas, Wasserstoff oder Geothermie ersetzt werden kann.

¹ soweit in CO₂-Bilanz erfassbar, Market-based-Methode gemäß GHG Protocol

² Effizienzkennzahl berechnet aus den absoluten Energieverbräuchen (bereinigt um KWK-Verluste) der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

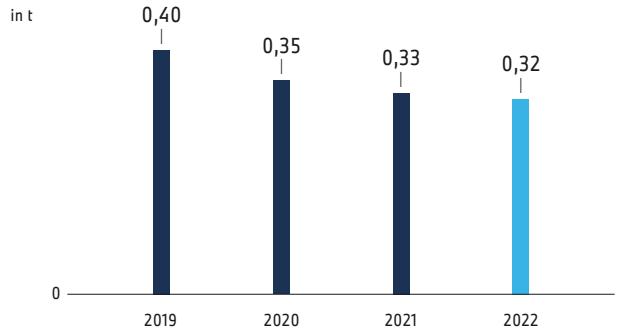
³ Wert des Basisjahrs 2016 zum Reduktionsziel -25 % bis 2030: 2,21

⁴ Die Werte 2016 und 2018 sind mit Limited Assurance geprüft.

⁵ inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd.

⁶ [↗ Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug^{1,2}



Emissionen durch die Förderung externer Projekte nachweislich kompensiert. In Zusammenarbeit mit renommierten Partnern wie atmosfair oder First Climate unterstützen wir Klimaschutzprojekte, die strenge Kriterien, wie zum Beispiel eine dauerhafte CO₂-Reduzierung, erfüllen. Darüber hinaus achten wir für die Post-Kyoto-Phase des Kompensationsmarkts darauf, dass es nicht zu Doppelzählungen der eingesparten Emissionsmengen mit den im Pariser Klimaabkommen national festgelegten Beiträgen für die betroffenen Länder kommt. Zudem ist es uns wichtig, dass die Projekte einen gesellschaftlichen Nutzen stiften.

[↗ GRI-Index: 305-5](#)

CO₂-Emissionen an den Standorten

Trotz der geringeren Auslastung der Werke als Folge des Krieges in der Ukraine sind die CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug¹ an den Standorten der BMW Group im Vergleich zum Vorjahr um 3,0 % auf 0,32 t CO₂ gesunken (2020: 0,33 t CO₂). Gegenüber dem Basisjahr 2019 entspricht das einer Reduzierung um 20,0 %.

Die absoluten CO₂-Emissionen an den BMW Group Standorten lagen mit 705.417 t CO₂ um 7,9 % unter dem Vorjahr (2021: 766.153 t CO₂). Die milden Temperaturen sowie Einsparungen aufgrund der drohenden Gasmangellage sorgten für eine Reduzierung des Erdgaseinsatzes zu Heizzwecken.

[↗ CO₂-Bilanz](#)

[↗ GRI-Index: 305-1, 305-2, 305-3, 305-5](#)

Kompensation standortbedingter CO₂-Emissionen

Die direkten und indirekten CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte liegen bereits heute innerhalb des für das Unternehmen berechneten 1,5°C-Pfades. Die in der [↗ CO₂-Bilanz](#) verbleibenden Emissionen³ in Scope 1 und Scope 2 sowie der Scope-3-Kategorie „Dienstreisen“ stellt die BMW Group durch die Nutzung freiwilliger Kompensationszertifikate bilanziell vollständig CO₂-neutral. Damit werden die verbleibenden CO₂-

CO₂-Emissionen in der Transportlogistik

Mit dem Projekt Green Transport Logistics verfolgt die BMW Group das Ziel, Transporte innerhalb ihres weltweiten Produktions- und Vertriebsnetzwerks emissionsreduziert durchzuführen. Dazu wird ein technologieoffener Ansatz verfolgt und auf CO₂-effiziente Energie- und Verkehrsträger zurückgegriffen.

Mit Biokraftstoff der zweiten Generation, hergestellt aus Rest- und Abfallstoffen, reduziert die BMW Group ihren CO₂-Fußabdruck zum Beispiel bei ausgewählten Fahrzeugtransporten auf dem Seeweg zwischen Europa und Südafrika sowie im Rahmen eines Pilotprojekts auf der Straße zur Versorgung des Werks München. Darüber hinaus nimmt die BMW Group an den Forschungsprojekten „H2Haul“ und „HyCET“ teil, um frühzeitig Erfahrungen beim Einsatz von Wasserstoff in LKW zu sammeln.

Etwa die Hälfte der Fahrzeuge verlässt die Werke der BMW Group auf dem Schienenweg. In Deutschland erfolgt bereits ein wesentlicher Umfang der Bahntransporte mit Grünstrom. [\[1\]](#)

¹ Effizienzzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen (Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA (jeweils in der aktuellsten, gültigen Version: 12/2022) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (z. B. Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

² Kennzahl beinhaltet ab dem Jahr 2019 neben den CO₂-Emissionen der Produktion auch die CO₂-Emissionen der weiteren BMW Group Standorte.

³ soweit in CO₂-Bilanz erfassbar, Market-based-Methode gemäß GHG Protocol

EINKAUF UND LIEFERANTENNETZWERK

Die BMW Group bündelt im Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk die weltweite Beschaffung und Qualitätssicherung von Produktionsmaterial, Rohstoffen, Komponenten, Investitionsgütern und Dienstleistungen sowie die Produktion von im eigenen Haus hergestellten Fahrzeug-Komponenten.

Die wesentlichen Aufgaben des Ressorts umfassen:

- die Versorgungssicherheit der Werke
- die Gestaltung resilenter Lieferketten im geopolitischen Umfeld
- die Qualitätssicherung von Komponenten
- den Zugang zu Innovationen
- das Kostenmanagement im Wettbewerb
- die Digitalisierung von Prozessen innerhalb des Lieferantennetzwerkes
- die Umsetzung sozialer und ökologischer Belange im Lieferantennetzwerk

Lieferketten und Lieferantennetzwerk

Das Jahr 2022 war geprägt von fragilen Lieferketten und Materialpreisseigerungen. Kostentreiber für den Einkauf der BMW Group waren in erster Linie steigende Preise bei Rohstoffen, Halbleitern, Energie und Transport sowie eine herausfordernde Versorgungssituation. Die Auswirkungen der Lieferengpässe bei Halbleiter-Komponenten, die zeitweise eingeschränkte Verfügbarkeit von Kabelbäumen bedingt durch den Krieg in der Ukraine sowie pandemiebedingte Lockdowns in China führten vor allem im ersten Halbjahr 2022 weltweit zu Produktionsunterbrechungen. Obwohl sich die Situation im Verlauf des zweiten Halbjahres leicht entspannte, blieben die globalen Lieferketten fragil. [↗ Prognose](#), [↗ Risiken und Chancen](#)

Die BMW Group verfolgt das Prinzip, Fahrzeug-Komponenten nach Möglichkeit in der Nähe ihrer Produktionsstandorte zu beschaffen, und ist daher in allen wichtigen Einkaufsmärkten mit lokalen Teams vertreten, um Risiken schnell zu erkennen und flexibel auf die jeweiligen Marktumstände reagieren zu können. Vor dem Hintergrund geostrategischer Aspekte gewinnt außerdem eine resiliente Ausrichtung der Lieferketten zunehmend an Bedeutung. Dies berücksichtigt die BMW Group verstärkt bei der Auswahl ihrer Partner.

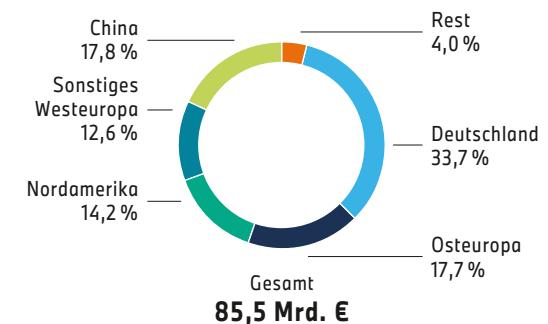
Inhouse-Fertigung als Wettbewerbsvorteil

Die BMW Group untersucht ihre Produktumfänge regelmäßig hinsichtlich ihrer Profitabilität und ihrer strategischen Bedeutung. Ein besonderer Fokus liegt hierbei aktuell auf der E-Mobilität. In diesem zentralen Transformationsfeld baut die BMW Group bei strategisch wichtigen Komponenten gezielt eigene Kompetenzen auf, insbesondere in Bereichen, in denen Technologien am Markt nicht wettbewerbsfähig verfügbar sind. Durch die Inhouse-Fertigung möchte die BMW Group zudem zur eigenen Versorgungssicherheit beitragen und sich einen Wettbewerbsvorteil sichern. Zugleich möchten wir damit unsere Prozesskompetenz in relevanten Technologien zur Qualitätsführung im Lieferantennetzwerk stärken.

Qualitätssicherung

Die Qualität ist ein entscheidendes Merkmal im Wettbewerb und bedeutend für die Zufriedenheit unserer Kundinnen und Kunden. Unsere Qualitätsexpertinnen und -experten begleiten den gesamten Produktentstehungsprozess, die Industrialisierung und die Serienproduktion. Regelmäßige Besuche bei Lieferanten sowie eine präventive und systematische Überprüfung aller Prozesse haben zum Ziel, die vereinbarte Qualität sicherzustellen.

Regionale Verteilung des Einkaufsvolumens der BMW Group*



Rohstoffsicherung und -strategie

Die volatile Situation am Energie- und Rohstoffmarkt prägte den Einkauf im Verlauf des Jahres 2022 maßgeblich. Es zeichnet sich ein zunehmender Wettbewerb um Rohstoffe ab, die für die Elektromobilität erforderlich sind. Mithilfe von Maßnahmen wie dem Direkteinkauf von Lithium und Kobalt macht sich die BMW Group technologisch und regional unabhängiger von einzelnen Vorkommen und Lieferanten. Der Direkteinkauf in Australien, Argentinien und Marokko zeigt, dass unsere Aktivitäten gleichermaßen darauf abzielen, die Rohstoffversorgung zu sichern und unsere hohen Nachhaltigkeitsstandards insbesondere in kritischen Rohstofflieferketten einzuhalten. Gleichzeitig analysiert die BMW Group die Entwicklung von Rohstoffpreisen und sichert Preisschwankungen ab – sofern der Kapitalmarkt die Möglichkeit dazu bietet. [↗ Rohstoffpreisrisiken und -chancen](#)

* Direkter und indirekter Einkauf; bei BMW Brilliance Automotive Ltd. ist das gesamte Jahr 2022 enthalten.

Unseren Anspruch zur Einhaltung von Umwelt- und Sozialstandards sowie Menschenrechten in unseren Rohstofflieferketten haben wir unter anderem in unserem [BMW Group Supplier Code of Conduct](#) sowie dem [High-Level Commitment für nachhaltigen Naturkautschuk](#) formuliert. Im BMW Group Supplier Code of Conduct verpflichten wir unsere Tier-1-Lieferanten, Mindeststandards auch in der Kette der Sublieferanten einzufordern.

Jährliche Risikoanalysen hinsichtlich unserer Nachhaltigkeitsstandards sind die Ausgangsbasis für rohstoffspezifische Absicherungsaktivitäten zur Reduzierung von Umwelt- und Menschenrechtsrisiken. Zentrale Hebel sind dabei Verzicht, Substitution oder Reduzierung von Primär-Risikorohstoffen. Darauf hinaus setzen wir insbesondere auf eine enge Zusammenarbeit mit unseren Partnern im Lieferantennetzwerk sowie in Multi-Stakeholder-Initiativen und -Projekten. Wir nutzen wissenschaftliche Erkenntnisse, um den Prozess der Rohstoffgewinnung noch besser zu verstehen und bei der Risikoanalyse entsprechend berücksichtigen zu können. Im Ergebnis wollen wir dadurch negative Auswirkungen weiter reduzieren.

Einen besonderen Fokus legt die BMW Group auf sogenannte Konfliktminerale. Durch den Einsatz standardisierter Instrumente der Responsible Minerals Initiative (RMI) sorgt die BMW Group dafür, dass die eingesetzten Rohstoffe bis zur Hütte zurückverfolgt werden können. Für weitere Rohstoffe nutzen wir jeweils bestehende Zertifizierungen. Darüber hinaus wirkt die BMW Group daran mit, Zertifizierungsstandards für kritische Wertschöpfungsstufen zu entwickeln, beispielsweise im Rahmen der Initiative for Responsible Mining Assurance (IRMA), und wendet diese anschließend an. Weitere Details sowie Rohstoffsteckbriefe finden sich [online](#). [SASB-Index](#)

Die BMW Group hat sich zudem zum Ziel gesetzt, bei ausgewählten Rohstoffen positive Wirkung durch lokale Entwicklunguprojekte zu generieren. Im Berichtsjahr haben wir beispielsweise mit einer lokalen NGO ein Projekt zur Verbesserung von Lebensbedingungen im Zusammenhang mit dem Abbau des Rohstoffs Mica in Indien initiiert.

Einkauf von Batteriezellen

Die BMW Group plant, ab 2025 eine neue Generation von Batteriezellen einzusetzen. Dazu haben wir Verträge mit unseren Partnern geschlossen, die uns jährliche maximale Produktionskapazitäten von 40 GWh in Europa, 40 GWh in China und 30 GWh in den USA zusichern. Indem wir die Batteriezellen regional dort beziehen, wo sich auch unsere eigenen Produktionsstätten befinden, stärkt das Unternehmen seinen Ansatz Local for Local. Die BMW Group wird bei der neuen Generation von Batteriezellen bei den Rohstoffen Kobalt, Lithium und Nickel Sekundärmaterial einsetzen und Grünstrom beziehen lassen. Dies reduziert unseren CO₂-Footprint in der Lieferkette weiter. [↗ CO₂-Emissionen in der Lieferkette](#)

Versorgungssicherheit

Um die Auswirkungen des Ukraine-Krieges auf unsere europäischen Werke abzufedern, hat die BMW Group mit ihren Partnern umfangreiche Maßnahmen ergriffen. So bezieht das Unternehmen weiterhin Komponenten aus der Westukraine. Parallel dazu haben unsere Partner zusätzliche Produktionsstandorte außerhalb der Ukraine aufgebaut. Die Versorgung unserer Werke mit Kabelbäumen hat sich dadurch normalisiert.

Die Lockdowns in China zur Eindämmung des Corona-Virus hielten die Lieferketten angespannt. Hinzu kam die herausfordernde Versorgungslage bei Halbleitern. Um den weltweiten Mangel an Halbleitern abzufedern, hat die BMW Group bei der Auftragsvergabe unter anderem Versorgungsvereinbarungen mit erhöhten Sicherheitsbeständen abgeschlossen sowie den direkten Einkauf von strategisch wichtigen Halbleitern umgesetzt.

Risikomanagement im Einkauf

Für die Steuerung im Lieferantennetzwerk ist ein vernetztes Risikomanagement grundlegend. Hierfür hat das Unternehmen einen RiskHub aufgebaut, der Informationen aus externen, öffentlich verfügbaren Datenquellen hinsichtlich potenzieller Risiken wie Naturkatastrophen oder Finanzrisiken auswertet. Dabei kommen moderne Methoden aus den Bereichen KI und Big Data Analytics zum Einsatz. Bei ausgewählten Themen wie der Ver-

sorgung mit Halbleiter-Komponenten bezieht die BMW Group in die Risikobetrachtung auch Standorte von Sublieferanten mit ein. Damit möchten wir eine schnelle Reaktionsfähigkeit sicherstellen und begegnen Versorgungsgängen präventiv. Der RiskHub wird kontinuierlich weiterentwickelt.

Zur Vermeidung von Cyberrisiken und für einen angemessenen Schutz analysieren wir die Wertschöpfungskette. Die BMW Group erwartet von ihren Partnern Nachweise über ein präventives und reaktives Sicherheitsniveau. Wir fordern Informationssicherheitszertifikate nach dem Automotive-Standard TISAX ein und monitoren die Umsetzung. Gemeinschaftliche Analysen der IT-Sicherheit und der permanente Informationsaustausch erhöhen zusätzlich die Resilienz im Lieferantennetzwerk. Das Bewusstsein für Cyberrisiken wird intern durch Schulungen und Informationskampagnen gestärkt. Extern unterstützt die BMW Group ihre Partner mit regelmäßigen Informationen.

Innovationen

Die vertraulose Kooperation im Lieferantennetzwerk und der Aufbau neuer Partnerschaften sind für uns wesentlich, um Innovationen schnell in unsere Fahrzeuge zu bringen. In diesem Zusammenhang arbeiten wir unter anderem eng mit der [↗ BMW Startup Garage](#) und [↗ BMW i Ventures](#) zusammen. Beim Newcomer Day 2022 haben ausgewählte Start-ups ein breites Spektrum an Zukunftstechnologien präsentiert – darunter auch unser neuer Partner für innovative Naturfaser-Verbundwerkstofflösungen.

Die hohe Innovationsleistung von Start-ups spiegelt sich auch im [↗ BMW Supplier Innovation Award](#) wider. Im Berichtsjahr wurden Unternehmen in den für die Transformation wichtigen Kategorien E-Mobilität, Nachhaltigkeit, Digitalisierung, Kundenerlebnis, Exceptional Team Performance und Newcomer of the Year ausgezeichnet. [↗](#)

[i] Digitalisierung in der Lieferkette

Ein digitaler Informationsfluss über die gesamte Lieferkette hinweg ist Voraussetzung für ein resilenteres und flexibleres Management der Lieferketten.

↗ **Catena-X** ist eines der größten laufenden Projekte der Automobilindustrie. Es steht allen Partnern offen und soll den Datenaustausch über die Wertschöpfungsebenen zwischen Automobilherstellern und Lieferanten ermöglichen. Mit dem Start der Plattform im Jahr 2023 soll Catena-X eine durchgängige Lösung anbieten, die zu einer engeren und noch besser abgestimmten Kooperation der Partner führen soll. Ziel ist zum Beispiel die Verbesserung von Transparenz und Reaktionsgeschwindigkeit durch einen regelmäßigen Abgleich der Bedarfs- und Kapazitätssituation, um die Teileversorgung zeitnah anzupassen. Für die Netzwerkpartner vom Rohstoff- über die n-Tier-Lieferanten bis zum Automobilhersteller sind weitere Verbesserungen zu erwarten, beispielsweise bei der Liefertreue und Kundenzufriedenheit. Gleichzeitig lassen sich durch eine bessere Auslastung oder die Vermeidung von Sonderbeschaffungsprozessen Kosten senken. Durch die Erfassung von CO₂-Daten in den Lieferketten werden künftig Maßnahmen zur Reduzierung von Treibhausgasemissionen vereinbart und deren Wirksamkeit überprüft werden. Die BMW Group hat die Vorbereitungen zur Pilotierung erster Anwendungsfälle bereits gestartet.

Soziale und ökologische Verantwortung

Für die BMW Group ist das verantwortungsbewusste Management von Lieferketten fester Bestandteil einer guten Unternehmensführung. Im Berichtsjahr haben wir unsere bereits seit vielen Jahren etablierten Prozesse vor dem Hintergrund des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes weiterentwickelt. Die Anforderungen und Erwartungen der BMW Group an ihre Lieferanten sind im ↗ **BMW Group Supplier Code of Conduct** festgehalten.

↗ **GRI-Index: 2-23, 3-3, 407-1, 408-1**

Sorgfaltspflichten im Lieferantennetzwerk

Ein mehrstufiger Sorgfaltspflichtenprozess verankert unsere Verantwortung für das Lieferantennetzwerk in allen relevanten Bereichen der BMW Group. Dieser Sorgfaltspflichtenprozess wird umfassend ↗ [online](#) dargestellt.

Die BMW Group setzt bei der Umsetzung ihrer in die Geschäftsprozesse integrierten Sorgfaltspflichten auf Standardisierung und Kooperationen. Dadurch sollen redundante Aktivitäten vermieden werden. So beteiligen wir uns am Branchendialog Automobilindustrie, beispielsweise bei der Erarbeitung der Handlungsanleitungen, und engagieren uns für den Aufbau eines branchenweiten Beschwerdemechanismus.

Risikoanalyse

Die BMW Group beobachtet und bewertet die Nachhaltigkeits- und Menschenrechtsrisiken in ihrem Lieferantennetzwerk unter anderem bei Geschäftsbeziehungen für potenzielle und aktive Lieferantenstandorte. Zur Identifizierung von abstrakten Umwelt- und Menschenrechtsrisiken nutzt die BMW Group unter anderem Risikofilter und Medienganalysen, zur konkreten Risikoanalyse bei Tier-1-Lieferanten standardisierte Nachhaltigkeitsfragebogen und Audits. Basis für die Risikoanalyse bei n-Tier-Lieferanten ist ein Supply Chain Mapping. ↗ **GRI-Index: 2-24, 308-1, 414-1**

Prävention und Abhilfe

Vor der Unterzeichnung eines Vertrags mit der BMW Group verpflichtet sich der Lieferant, erforderliche Präventions- oder Abhilfemaßnahmen zur Minimierung potenzieller Risiken oder Behebung identifizierter Defizite – unter anderem in den Bereichen Unternehmensführung, Menschenrechte und Arbeitsbedingungen, Gesundheit und Sicherheit sowie Umweltschutz – zu einem vereinbarten Zieltermin, spätestens zum Produktionsstart, umzusetzen und diese auch von seinen Unterauftragnehmern einzufordern und nachzuhalten

↗ **Weitere GRI-Informationen, ↗ Nachhaltigkeitsbewertung relevanter Lieferantenstandorte.** Der Umfang der Präventionsmaßnahmen orientiert sich dabei unter anderem an den potenziellen Risiken, der Art und dem Umfang der Geschäftstätigkeit und der Größe des Lieferanten. Begleitend zu unseren Präventionsmaßnahmen bieten wir Schulungen zum Thema Nachhaltigkeit in der Lieferkette an, die sich an interne Einkäufer und Prozesspartner sowie an Lieferanten richten.
↗ **GRI-Index: 2-24, 308-2, 414-2**

Wirksamkeit und Beschwerdemechanismen

Bei Lieferanten in Hochrisikoregionen oder Hochrisikowarengruppen hat die BMW Group zusätzlich Kontrollmechanismen wie Prüfungen zu Umwelt- und Sozialstandards am Lieferantenstandort mittels eigener Auditoren oder externer Prüfer implementiert. Im Berichtsjahr haben wir auf diesem Wege insgesamt 49 potenzielle und aktive Lieferantenstandorte überprüft (2021: 38)^{1,2}. Wir haben uns zum Ziel gesetzt, dass alle Standorte von Tier-1-Lieferanten, bei denen ein Audit stattgefunden hat, die jeweils lokal geltenden gesetzlichen Anforderungen zur Nachhaltigkeit sowie internationale Menschenrechtsstandards (BMW Group Mindestanforderungen) erfüllen. Im Jahr 2022 wurde bei den durchgeführten Abschlussaudits bestätigt, dass alle in Initialaudits identifizierten Verstöße gegen diese Mindestanforderungen (Non-Conformities) abgestellt wurden.

Hinweise auf mögliche Verstöße gegen die Anforderungen der BMW Group zur Nachhaltigkeit im Lieferantennetzwerk bearbeitet die interne Human Rights Contact Supply Chain. ↗

¹ Die weltweit durchgeführten Audits erfolgten größtenteils nach den Standards der Responsible Business Alliance (RBA).

² Die Anzahl der im Vorjahr berichteten Audits i.H.v. 196 wurde zu Vergleichszwecken angepasst, da Environmental Performance Assessments (EPA) in China seit dem Jahr 2022 aufgrund unserer neuen Anforderungen an Umwelt- und Sozialaudits nicht mehr in der Kennzahl erfasst werden.



Ergänzend nutzen wir den standardisierten Beschwerde-mechanismus RBA Voices. Darüber hinaus stehen [↗ Hinweis-gebersysteme zur Aufdeckung möglicher Rechtsverstöße](#) und Compliance-Kontrollen zur Verfügung. Unser Ziel ist es, dass alle substanzierten Hinweise zu Umwelt- oder Menschen-rechtsverstößen durch Vereinbarung von Abhilfemaßnahmen behoben werden.

Falls erforderlich, setzen wir die Geschäftsbeziehung wäh-rend der Bemühungen zur Risikominimierung temporär aus. Ein Abbruch der Geschäftsbeziehung erfolgt nur, wenn uns kein anderes wirksames Mittel zur Verfügung steht und wir unser Einflussvermögen nicht weiter erhöhen können. Letz-terem wirken wir durch eine sorgfältige Lieferantenauswahl sowie Befähigung und Zusammenarbeit mit Lieferanten im Hinblick auf die Verbesserung ihrer Nachhaltigkeitsleistung entgegen. Im Berichtsjahr musste keine bestehende Liefe-rantenbeziehung aufgrund schwerwiegender Nachhaltig-keitsverstöße beendet werden.

[↗ GRI-Index: 2-24, 3-3, 308-1, 414-1](#)

CO₂-Emissionen in der Lieferkette

Die BMW Group treibt die Dekarbonisierung der eigenen Liefer-kette voran. Unser Ziel ist es, bis 2030 die CO₂-Emissionen in der Lieferkette je Fahrzeug um mehr als 20 % zu reduzieren (Basisjahr 2019)¹. Dazu haben wir in unserem Lieferantennetz-work unter anderem die Zusage von CO₂-reduzierenden Maß-nahmen² als Vergabekriterium etabliert. Die BMW Group befähigt gezielt Lieferanten über das BMW Group Partner Portal und stellt für Partnerworkshops zusätzlich Präsenzformate im BMW Group Werk Landshut zur Verfügung. [↗ GRI-Index: 3-3](#)

Im Jahr 2022 stieg die Zahl unserer vertraglichen Vereinbarungen mit Lieferanten über CO₂-reduzierende Maßnahmen auf 468 Vergaben (2021: 429 Vergaben). Dazu gehörten Vereinbarungen zur Nutzung von Sekundärrohstoffen, Biomaterialien sowie die Nutzung von CO₂-reduzierten Stahlrouten. Die größte Wirkung zur CO₂-Reduzierung in der Lieferkette bietet aus unserer Sicht jedoch Grünstrom. Die BMW Group macht dessen Verwendung²

bei direkten Lieferanten (Tier-1) und für energieintensive Prozesse in der Vorkette (n-Tier) zu einem Kriterium für Neuvergaben bei CO₂-intensiven Bauteilen und Materialien. Im Berichtszeitraum haben wir dazu Vereinbarungen bei 343 Vergaben abgeschlos-sen (2021: 427 Vergaben). Darüber hinaus konnten wir seit Mitte 2021 mit 46 unserer größten Lieferanten Rahmenvereinbarungen zur Nutzung von Grünstrom³ in der Herstellung für BMW Group Bauteile treffen.

Die Vereinbarungen mit Lieferanten zur CO₂-Reduzierung in der Produktion zeigten im Jahr 2022 bereits erste Wirkung. Die BMW Group hat mit einem externen Prüfer ein Konzept zur Nachprüfung der Einhaltung dieser Vereinbarungen entwickelt und im Jahr 2022 die Einhaltung von vertraglich vereinbarten [↗ CO₂-reduzierende Maßnahmen in der Lieferkette](#) bei 23 Lieferanten überprüft. Im Ergebnis verringerte die BMW Group im Berichts-zeitraum die CO₂-Emissionen in der Produktion ihrer Lieferanten um rund 1,0 Mio. Tonnen.⁴

Darüber hinaus setzt die BMW Group unverändert auf das Carbon Disclosure Project (CDP) Supply-Chain-Programm, um die Leis-tungsfähigkeit der Lieferkette in Bezug auf das CO₂-Engagement zu beurteilen. Das Unternehmen leitet daraus Maßnahmen für die Lieferantenentwicklung und -befähigung ab. Im Jahr 2022 haben 247 Lieferanten an dem Rating teilgenommen (84 % des produktionsrelevanten Einkaufsvolumens). [\[1\]](#)

¹ Aus Gründen der Vereinfachung handelt es sich hierbei um einen gerundeten Wert. Das im Rahmen von SBTi validierte Ziel beträgt 22 %.

² Hierunter fasst die BMW Group Maßnahmen, die CO₂-Emissionen reduzieren. Kompen-sationsmaßnahmen zählen entsprechend nicht dazu.

³ Eigenerzeugung, Direktbezug oder sogenannte Energy Attribute Certificates (z. B. Herkunfts-nachweise)

⁴ Die im Berichtsjahr erzielten CO₂-Reduktionen aus mit Lieferanten vereinbarten Maßnahmen wurden in der [↗ CO₂-Bilanz](#) nicht berücksichtigt.

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

114 Arbeitgeberattraktivität und Mitarbeiterentwicklung

117 Gesundheit und Leistungsfähigkeit

119 Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion

121 Gesellschaftliches Engagement

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

ARBEITGEBER-ATTRAKTIVITÄT UND MITARBEITERENTWICKLUNG

I Die BMW Group hat den Anspruch, ihren Mitarbeitenden mit interessanten und zukunftsfähigen Arbeitsplätzen bei attraktiven Rahmenbedingungen eine sichere Perspektive zu bieten. Zugeleich möchten wir den Beschäftigten die Möglichkeit geben, persönlich zu wachsen und die Zukunft des Unternehmens mitzustalten. Damit schaffen wir die Grundlage, um im Wettbewerb um talentierte Fachkräfte dauerhaft erfolgreich zu sein. [\[1\]](#)

Zum 31. Dezember 2022 beschäftigte die BMW Group weltweit insgesamt 149.475 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter. Die Anzahl liegt damit deutlich über dem Niveau des Vorjahres (2021: 118.909/+25,7 %) [\[2\]](#) [Weitere GRI-Informationen](#). Der Anstieg geht im Wesentlichen auf die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance zurück. Der weitere Beschäftigungsaufbau erfolgte insbesondere in den Bereichen Entwicklung und IT sowie in unserem weltweiten Produktionsnetzwerk. [\[3\]](#) [GRI-Index: 2-7, 2-8](#)

Mit ihrer HR-Strategie stellt die BMW Group frühzeitig die Weichen, ihre Personal- und Kompetenzstrukturen vorausschauend anzupassen. Dabei geht es insbesondere darum, kompetente Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter zu gewinnen, sie stärkenorientiert einzusetzen, ihr Potenzial gezielt zu fördern und notwendige Zukunftskompetenzen aufzubauen. Auf dieser Grundlage verbessern wir fortlaufend unsere Programme. Dazu zählen die Aus- und Weiterbildung, die Personalentwicklung und das Personalmarketing sowie das Recruiting und die Nachwuchsprogramme. [\[4\]](#) [GRI-Index: 3-3](#)

KOMPETENZEN FÜR DIE ZUKUNFT ENTWICKELN

Die Transformation der Automobilbranche ist mit tiefgreifenden Veränderungen verknüpft. Auf die damit verbundenen Herausforderungen für die Beschäftigungsstruktur stellt sich die BMW Group vorausschauend ein und berücksichtigt dabei gesellschaftliche, wirtschaftliche, politische und technologische Entwicklungen gleichermaßen. [\[5\]](#)

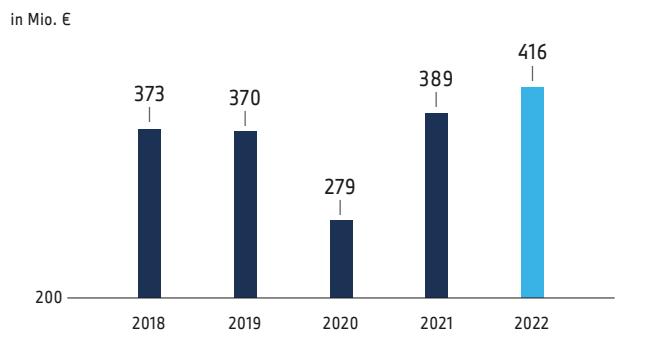


Mit Weiterbildung die Wettbewerbsfähigkeit sichern

Mit der im Jahr 2021 gestarteten größten Weiterbildungsoffensive des Unternehmens fördert die BMW Group den Kompetenzauf- und -umbau in allen Ressorts. Dadurch erhalten wir die Leistungs- und Beschäftigungsfähigkeit unserer Mitarbeitenden und sichern gleichzeitig die langfristige Wettbewerbsfähigkeit des Unternehmens. Im Jahr 2022 lagen die Schwerpunkte der Weiterbildungsmaßnahmen in den Zukunftsfeldern Elektrik und Eletronik, Data Analytics, KI sowie innovative Produktionstechnologien und neue Arbeitsmethoden.

Im Berichtsjahr lagen die Teilnehmerzahlen an unternehmensexternen Qualifizierungsmaßnahmen bei rund 1 Mio. (2021: 1,1 Mio.). Die Weiterbildungsstunden je Mitarbeitenden beliefen sich in der BMW Group im Durchschnitt auf 21,6 (2021: 23,1) [↗ Weitere GRI-Informationen](#).¹ Insgesamt investierte die BMW Group im Berichtszeitraum 416,0 Mio. € in die Aus- und Weiterbildung (2021: 388,6 Mio. €). [↗ GRI-Index: 404-1, 404-2](#)

Investitionen in Aus- und Weiterbildung¹

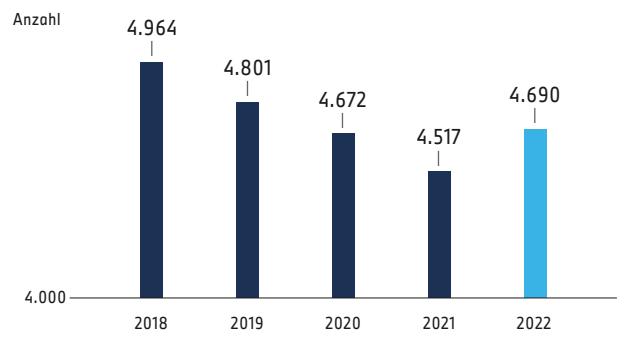


Nachwuchs gewinnen und fördern

Nachwuchstalente zu gewinnen und zu fördern, spielt eine zentrale Rolle beim Kompetenzaufbau innerhalb der BMW Group. Durch ein umfassendes Programm mit vielfältigen Einstiegsmöglichkeiten möchten wir unseren Bedarf an Nachwuchskräften sichern.²

Unser Angebot umfasst unsere über die Jahre gewachsene Berufsausbildung, ein duales Studium sowie studentische Förderprogramme. Für Top-Talente bietet die BMW Group zudem das Doktorandenprogramm ProMotion sowie das globale Traineeship Global Leader Development Programme (GLDP)² an. Teilnehmende von ProMotion schreiben ihre Doktorarbeit in Kooperation mit der BMW Group und tragen damit wertvolle Innovationen ins Unternehmen, insbesondere da sich die Vergabe von Dissertationsthemen an der Innovationsstrategie ausrichtet. Mit dem Traineeprogramm wollen wir Führungskräfte der Zukunft gezielt auf ihre künftigen Aufgaben vorbereiten.

Auszubildende und Teilnehmende an Nachwuchsförderprogrammen³



Die Gesamtzahl der Auszubildenden, dual Studierenden und Teilnehmenden der Nachwuchsförderprogramme³ ist im Berichtsjahr mit 4.690⁴ leicht angestiegen (2021: 4.517/+3,8%). An 19 Ausbildungsstandorten und in 20 Niederlassungen werden derzeit junge Menschen in rund 30 Ausbildungsberufen und 20 dualen Studiengängen weltweit auf ihre zukünftigen Tätigkeitsfelder in der BMW Group vorbereitet. In Deutschland haben im Jahr 2022 erneut 1.200 junge Menschen eine Ausbildung oder ein duales Studium begonnen (2021: 1.200). Für das kommende Jahr wurden ebenso viele Ausbildungs- bzw. Studienplätze ausgeschrieben. Unverändert bietet die BMW AG ihren Auszubildenden und dual Studierenden nach Abschluss ihrer Berufsausbildung in den Werken und der Zentrale eine Festanstellung an.

[↗ GRI-Index: 401-1](#)

Die Kompetenzen zur Gestaltung einer digitalen, elektrischen und nachhaltigen Mobilität der Zukunft prägen und verändern die Ausbildung der BMW Group. Die Programminhalte werden regelmäßig überprüft und an notwendige Zukunftskompetenzen angepasst. Im Berichtsjahr haben wir beispielsweise den dualen Studiengang Nachhaltigkeits- und Umweltmanagement in unser Programmangebot aufgenommen und unsere Berufsbilder weltweit um Grundlagen zu Augmented Reality, Internet of Things oder Data Analytics erweitert.¹

¹ Aus- und Weiterbildung umfasst die betriebliche Ausbildung aller Auszubildenden der BMW Group [↗ Glossar](#) (Begriff Auszubildende) und die Weiterbildung der Mitarbeitenden und Zeitarbeitskräfte der BMW Group in den konsolidierten Gesellschaften weltweit (seit 2022 inkl. BMW Brilliance).

² Ab April 2023 startet das weiterentwickelte GLDP-Programm unter dem neuen Namen AcceleratiON.

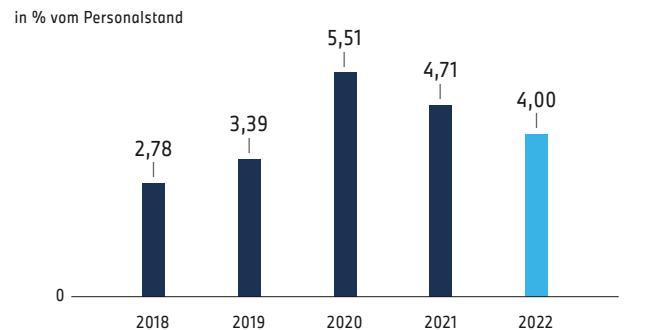
³ Die hier enthaltenen Programme sind SpeedUp (Bachelorprogramm) und Fastlane (Masterprogramm). International sind die Programme nicht identisch, sondern passen sich lokal den Anforderungen der Märkte sowie den universitären Curricula an.

⁴ erstmals inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., Gesamtzahl exkl. BMW Brilliance Automotive Ltd.: 4.566

Attraktive Rahmenbedingungen

Zur hohen Arbeitgeberattraktivität der BMW Group tragen eine positive Unternehmenswahrnehmung, spannende und zukunftsgerichtete Tätigkeiten, individuelle Entwicklungs- und Gestaltungsmöglichkeiten, attraktive Arbeitsbedingungen einschließlich Vergütung und Zusatzleistungen sowie eine moderne Arbeitsumgebung bei.^[1]

Fluktuationsquote*



Bei der Gesamtvergütung verfolgen wir den Anspruch, jeweils über dem Median des relevanten Arbeitsmarkts zu liegen. Dies stellen wir durch jährlich durchgeführte weltweite Vergütungsstudien sicher. Zudem setzt die BMW Group die Prinzipien einer leistungsgerechten Vergütung konsequent um. Das Gesamtvergütungspaket setzt sich aus einem monatlichen Entgelt und einer variablen Vergütungskomponente zusammen, die vom Unternehmenserfolg abhängig ist. Hinzu kommen national differenzierte Zusatzleistungen wie beispielsweise die betriebliche Altersvorsorge und ein attraktives Angebot an Mobilitätsleistungen wie zum Beispiel subventionierte Bahn- und ÖPNV-Tickets. Auf einer internen Unternehmensplattform können sich die Mitarbeitenden über das komplette Angebot an Zusatzleistungen informieren. [\[1\]](#) GRI-Index: 2-21, 401-1, 401-2

Mitarbeitende haben unterschiedliche Bedürfnisse bei der Organisation ihrer Arbeit und ihrer Arbeitszeiten. Aus diesem Grund bietet die BMW Group individuellen Gestaltungsspielraum. Zum Einsatz kommen Instrumente wie flexible Arbeitszeiten, Mobilarbeit, zusätzliche Urlaubstage gegen entsprechende Entgeltreduzierung, Sabbaticals oder befristete und unbefristete Teilzeitlösungen [\[2\]](#) Weitere GRI-Informationen. Unter dem Titel ConnectedWorks setzten wir im Berichtsjahr außerdem einen bereits 2013 begonnenen Prozess fort. Dieser beinhaltet vielseitige Möglichkeiten für flexibles, leistungsorientiertes und kooperatives Arbeiten.

Beschäftigte einbinden

Die Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sind für die BMW Group eine der wichtigsten Stakeholdergruppen. In dieser Rolle beziehen wir sie bei der künftigen Ausrichtung des Unternehmens aktiv mit ein. Eine zentrale Plattform dafür bieten beispielsweise die im Jahr 2020 initiierten internen Nachhaltigkeitsdialoge. Im Rahmen der zwei Dialogveranstaltungen 2022 vermittelten wir den Teilnehmenden Wissen und Hintergrundinformationen unter anderem zur Rolle von Nachhaltigkeit in der Lieferkette und im Finanzwesen. [\[3\]](#) Dialog mit den Stakeholdern

Eine weitere Beteiligungsmöglichkeit erhalten Mitarbeitende über das Ideenmanagement. In diesem Rahmen können Beschäftigte Ideen außerhalb ihres Aufgabenbereichs einbringen. Entsteht für die BMW Group eine positive Wirkung hinsichtlich Effizienz oder Nachhaltigkeit, werden die Mitarbeitenden prämiert. Im Jahr 2022 wurden insgesamt 5.028 Ideen eingereicht (2021: 4.810). Im Berichtsjahr wurden insgesamt 1.188 Ideen (2021: 1.318) mit einem Erstjahresnutzen von 20,5 Mio. € (2021: 30,4 Mio. €) umgesetzt. Rund ein Drittel der im Jahr 2022 umgesetzten Ideen hatten wie im Vorjahr ihre primäre Wirkung im Bereich der Nachhaltigkeit. [\[4\]](#) GRI-Index: 2-29

Die allgemeine Stimmung der Belegschaft erfasst die BMW Group zudem alle zwei Jahre im Rahmen einer unternehmensweiten Mitarbeiterbefragung. Aus den Erkenntnissen leiten die Führungskräfte gemeinsam mit ihren Mitarbeitenden konkrete Maßnahmen ab und treiben deren Umsetzung eigenverantwortlich voran. Die nächste Befragung findet 2023 statt.^[5]

Von Arbeitgeberrankings ausgezeichnet

Im Jahr 2022 zeichneten renommierte Arbeitgeberbewertungen die BMW Group erneut als einen der weltweit attraktivsten Arbeitgeber aus: In der aktuellen Rangliste der [\[6\]](#) World's Most Attractive Employers 2022 des Studienanbieters Universum ist die BMW Group zum wiederholten Mal der bestplatzierte Automobilhersteller. Bei angehenden Ingenieurinnen und Ingenieuren belegte sie weltweit den vierten Platz direkt nach Google, Microsoft und Apple. Unter den IT-Studierenden befindet sich die BMW Group weltweit als einziges Automobilunternehmen zwischen bekannten Technologiekonzernen unter den Top-10-Arbeitgebern. Im Trendence Professionals Barometer für Deutschland erreichte die BMW Group 2022 zum elften Mal in Folge die Spitzenposition.

* Austritte BMW AG;

Austritte von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen

GESUNDHEIT UND LEISTUNGSFÄHIGKEIT

[i] Ob in den Werken, Entwicklungszentren oder im administrativen Bereich: Die Mitarbeitenden der BMW Group gehen jeden Tag den unterschiedlichsten Tätigkeiten nach. Daraus ergeben sich umfassende Anforderungen an den Arbeits- und Gesundheitsschutz.

Das Recht auf Gesundheit und Sicherheit am Arbeitsplatz bildet einen zentralen Bestandteil des [↗ BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#). Darin verpflichten wir uns, die jeweils geltenden lokalen Arbeitsschutzgesetze einzuhalten. Darauf hinaus arbeitet die BMW Group fortlaufend an einheitlichen, standortübergreifenden Standards. Ihr Ziel ist es, dass unternehmensweit gleiche Vorgaben zum Schutz von Mitarbeitenden gelten. Die Verantwortung für die Themen Arbeits- und Gesundheitsschutz ist im Unternehmensbereich Arbeitsumfeld, Gesundheit, Konzernsicherheit und Konzerndatenschutz verankert.

[↗ GRI-Index: 403-1](#)

Ganzheitliches Gesundheitsmanagement

Der Erhalt der Gesundheit und Leistungsfähigkeit der Beschäftigten ist zentraler Faktor für den Erfolg der BMW Group. Sämtliche Maßnahmen zu deren Erhalt bündelt die BMW Group in der „Initiative Gesundheit“. Im Berichtsjahr lag der Schwerpunkt unseres Gesundheitsmanagements weiterhin auf der Bekämpfung der Corona-Pandemie. In diesem Zusammenhang führten wir unter anderem zusätzliche Präventionsmaßnahmen ein, darunter ein neues Hygienekonzept für interne und externe Präsenzveranstaltungen.

Im Rahmen von Aktionstagen, Dialogveranstaltungen und Schulungen informieren und sensibilisieren wir unsere Mitarbeitenden regelmäßig zu aktuellen Gesundheitsthemen wie Ernährung, Bewegung und Fitness, Verhaltensergonomie sowie Krebsvor-

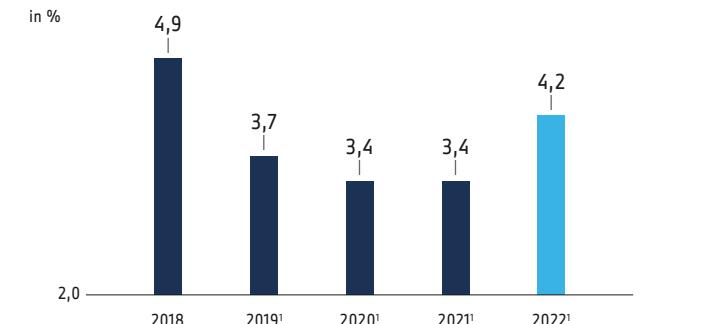
sorge. Ein weiteres wichtiges Thema ist das psychische Wohlbefinden der Mitarbeitenden. Mit Trainings und konkreten Tipps geben wir Hilfestellungen, um mit Belastungen besser umzugehen und die eigene psychische Resilienz zu stärken. Die besondere Rolle der Führungskraft mit Blick auf die mentale Gesundheit der Beschäftigten ist Inhalt des Führungskräfteprogramms „Gesundheit und Führung“.

Um eine ausgewogene Ernährung zu fördern, betreibt die BMW AG in Deutschland eigene Betriebsrestaurants. Diese legen einen Schwerpunkt auf regionale und nachhaltig erzeugte Lebensmittel. Nachhaltigkeitskriterien fließen auch in die Lieferantenbewertung im Rahmen der Auditierungen ein. An den internationalen Standorten implementieren wir ab 2023 einen Leitfaden „Sustainable Catering“.

Die BMW Group legt besonderen Wert darauf, dass alle Beschäftigten Zugang zu den unternehmenseigenen Gesundheitsdiensten erhalten. In Deutschland liegt der Schwerpunkt auf der Akutversorgung von Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern sowie Zeitarbeitskräften während der Arbeitszeit. In einigen Ländern übernimmt das Gesundheitsmanagement auch Aufgaben der Grundversorgung wie zum Beispiel an den Standorten in Thailand, Indien oder Mexiko. Die Werksärzte der BMW Group beraten Mitarbeitende auf Wunsch auch bei individuellen Präventionsmaßnahmen und helfen, das Arbeitsumfeld jeweils so auszurichten, dass Gesundheit und Leistungsfähigkeit langfristig erhalten bleiben. [↗ GRI-Index: 3-3, 401-2, 403-3, 403-6](#)

Den Erfolg der Maßnahmen im Gesundheitsmanagement misst das Unternehmen unter anderem an der Krankenquote. Die Krankenquote in der BMW AG blieb mit 4,2 % über dem Niveau des Vorjahres (2021: 3,4 %). Im Jahr 2022 erreichten die Krankenquoten in Deutschland einen Höchststand und lagen deutlich über dem Niveau der vorpandemischen Jahre aufgrund verschiedener Infektionskrankheiten wie Corona, Grippe und anderer Atemwegserkrankungen. Ungeachtet dessen wollen wir diesen Wert kontinuierlich verbessern, beispielsweise durch gezielte

[i]Krankenquote¹



Maßnahmen gemäß unserer Betriebsvereinbarung „Betriebliches Anwesenheitsmanagement“ sowie durch entsprechende Initiativen im Rahmen des Gesundheitsmanagements.

[↗ GRI-Index: 403-10](#)

Zertifiziertes Arbeitsschutzmanagement

Auch beim Arbeitsschutz setzt die BMW Group auf ein weltweit abgestimmtes Handeln und hat dabei den Anspruch, dass Arbeitsschutzstandards unternehmensweit gelten. In allen Werken existieren Arbeitsschutzmanagementsysteme, die in 29 von 31 Werken nach ISO 45001 oder OHRIS² zertifiziert sind. Insgesamt 99,79 % (2021: 99,72 %) der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie 99,98 % (2021: 99,98 %) der in BMW Group Werken beschäftigten Zeitarbeitskräfte arbeiten somit an einem Standort, der über ein internationales Arbeitsschutzmanagementsystem verfügt. Derzeit noch nicht zertifiziert sind das BMW Group Werk in Manaus (Brasilien) sowie die Auftragsfertigung in Born (Niederlande).¹

¹ BMW AG; Anzahl Stunden Abwesenheit durch bezahlte Krankheitszeit, geteilt durch die vertraglich geregelten Söllarbeitsstunden. Bis 2018 wurde auch Abwesenheit durch unbezahlte Krankheitszeit berücksichtigt. Werte bis 2018 sind nicht vergleichbar.

² Occupational Health- and Risk-Managementsystem

[i] Die BMW Group hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2025 jedes ihrer Werke nach einem der oben genannten internationalen Standards zertifizieren zu lassen. An nahezu allen Standorten arbeiten Vertretungen von Arbeitgeber- und Arbeitnehmerseite an der Weiterentwicklung der Gesundheits- und Sicherheitsstandards. ↗ GRI-Index: 403-1, 403-4, 403-8

Risiken erkennen und vermeiden

Um arbeitsbedingte Risiken in der Produktion und an Büroarbeitsplätzen frühzeitig zu erkennen, führt die BMW Group umfangreiche Gefährdungs- und Belastungsanalysen durch. Mit dem Projekt Digital Workplace Stress Management (DWSM) – eine voll automatisierte Ergonomiebewertung – geht die BMW Group über die gesetzlichen Anforderungen hinaus und setzt Maßstäbe in der Automobilbranche. In diesem Zusammenhang wurden 2022 alle Montagestandorte in Deutschland qualifiziert. Unsere internationalen Standorte in Mexiko, in den USA, in Südafrika und im UK wollen wir im Jahr 2023 befähigen, dieses System künftig ebenfalls zu nutzen. Gleichzeitig entwickeln wir unser DWSM fortlaufend weiter.

Die BMW Group evaluierter regelmäßig alle im Unternehmen eingesetzten Methoden und Instrumente. Die Ergebnisse der Evaluationen dienen dazu, interne Normvorgaben zu verbessern. Dabei wird im Rahmen der Mitbestimmung der Betriebsrat sowie bei Bedarf die Schwerbehindertenvertretung und das Personalmanagement mit einbezogen.

Die Qualität ihrer Verfahren sichert die BMW Group durch jährliche interne Audits. Prüfungen und Zertifizierungen der Standorte erfolgen durch externe Dienstleister. Auch im Jahr 2022 wurde jedes erforderliche Audit erfolgreich durchgeführt. In der Folge konnten beispielsweise Defekte bei Maschinen und Anlagen identifiziert und behoben werden. ↗ GRI-Index: 403-2, 403-7

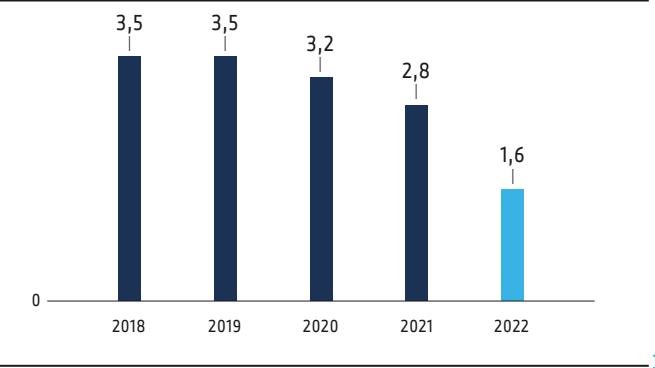
Beschäftigte regelmäßig schulen

Im Rahmen regelmäßiger Schulungen und Trainings sensibilisiert die BMW Group ihre Mitarbeitenden an allen Standorten zu den Themen Arbeitssicherheit und Gesundheit. Qualifizierungsmaßnahmen zum Arbeitsschutz liegen in der Verantwortung des Kompetenzzentrums Qualifizierung, das sich aus den Fachstellen Arbeitssicherheit, Ergonomie, Umweltschutz und dem Gesundheitsmanagement zusammensetzt. Das Seminarangebot wird in Zusammenarbeit mit den zuständigen Sicherheitsfachkräften, den Betriebsärzten und der BMW Group Academy erstellt. Bei kurzfristigem Bedarf können Fachstellen ergänzend auch eigene Maßnahmen entwickeln und anbieten.

Unfallhäufigkeit reduziert

Die Maßnahmen der BMW Group zeigen auch bei der Unfallprävention positive Wirkung. Die Unfallhäufigkeitsrate der BMW Group liegt bei 1,6 und konnte in 2022 erneut gesenkt werden (2021: 2,8). Neben der Implementierung von globalen Standards, die zu einer Verbesserung der Rate geführt haben, hat die Integration von BMW Brilliance einen zusätzlichen deutlichen Beitrag geleistet (die Unfallhäufigkeitsrate der BMW Group exkl. BMW Brilliance beträgt für das Jahr 2022 2,4). Im Berichtsjahr kam es zu keinem Unfall mit Todesfolge (2021: kein Unfall mit Todesfolge). ↗ Weitere GRI-Informationen, ↗ GRI-Index: 403-9

Unfallhäufigkeitsrate¹



Arbeitssicherheit entlang der Wertschöpfungskette

Es ist der BMW Group wichtig, dass auch externe Partner ein sicheres Arbeitsumfeld an den unternehmensweiten Standorten vorfinden und die Sicherheitsvorkehrungen nutzen. Die Zusammenarbeit mit Vertragspartnern ist zu diesem Zweck in einer eigenen Auftragnehmererklärung geregelt. Auf dieser Basis werden mögliche Gefahrensituationen ermittelt und entsprechende Schutzmaßnahmen ergriffen. Auf Großbaustellen der BMW Group erhalten alle Mitarbeitenden von Partnerunternehmen Sicherheitseinweisungen durch Expertinnen und Experten der BMW Group. Bei kleineren Aufträgen übernimmt der Auftragnehmer diese Aufgabe in Eigenverantwortung. Die auftraggebende Fachabteilung überwacht die Einhaltung der Arbeitsschutzvorgaben und wird bei Bedarf von der jeweiligen Fachstelle für Arbeitssicherheit unterstützt.

Um auch in den vorgelagerten Wertschöpfungsstufen den Arbeitsschutz zu verbessern, verpflichtet die BMW Group ihre Zulieferer über die Einkaufsbedingungen zur Einhaltung der international anerkannten Anforderungen zu Arbeitssicherheit und Gesundheitsschutz.² ↗ GRI-Index: 403-7

¹ Zahl der Betriebsunfälle mit mind. 1 Ausfalltag je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden

² gemäß ISO 45001 und aus der International Labour Organization (ILO) oder dem United Nations Global Compact (UNGCG) abgeleiteten Managementsystemen

VIELFALT, CHANCENGLEICHHEIT UND INKLUSION

In der BMW Group arbeiten Menschen aus über 100 Nationen erfolgreich zusammen. Sie alle bringen verschiedene Sichtweisen, Erfahrungen und Kompetenzen in die tägliche Arbeit ein und stärken damit unsere Innovationskraft und unsere Wettbewerbsfähigkeit als Unternehmen. Die BMW Group legt daher Wert auf ein wertschätzendes, vorurteilsfreies und inklusives Arbeitsumfeld für alle Beschäftigten. Zentrale Grundsätze wie der Schutz vor Diskriminierung, die Gleichbehandlung aller Mitarbeitenden oder die Wertschätzung im täglichen Umgang sind im [BMW Group Verhaltenskodex](#) sowie im [BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#) verankert. Zu diesen Prinzipien gehört auch eine gleiche Vergütung unabhängig von Geschlecht, Konfession, Herkunft, Alter, Behinderung, sexueller Orientierung oder länderspezifischen Charakteristika. [GRI-Index: 405-2](#)

Alle Mitarbeitenden können sich bei entsprechenden Anliegen an ihre Führungskräfte, die zuständigen Fachstellen, die Personalabteilung, den Betriebsrat sowie die Schwerbehindertenvertretung wenden. Über die BMW Group SpeakUP Line, eine in über 30 Sprachen verfügbare telefonische Anlaufstelle, haben die Beschäftigten weltweit die Möglichkeit, Hinweise auf eventuelle Verstöße auch anonym und vertraulich abzugeben [Hinweisgebersysteme zur Aufdeckung möglicher Rechtsverstöße und Compliance-Kontrollen](#). Darüber hinaus wurde Ende 2022 die Hotline „Zero Tolerance“ ins Leben gerufen, die Mitarbeitenden als kostenfreie, anonyme und professionelle Beratungsstelle bei Diskriminierung, Mobbing und sexueller Belästigung am Arbeitsplatz dient. [GRI-Index: 406-1](#)

Diversität fördern

Die BMW Group sieht Vielfalt als Stärke. Mit Trainings, Vorträgen und Dialogformaten sensibilisieren wir Beschäftigte und Führungskräfte für den positiven Beitrag, den Diversität, Chancengleichheit und Inklusion im Unternehmen leisten. Zudem fördert die BMW Group diese Themen beim Recruiting und in der Personalentwicklung.

Die Grundlage unseres ganzheitlichen Engagements bildet unser unternehmensweites Konzept für Diversität, Chancengleichheit und Inklusion. Dessen Umsetzung steuert das Personalmanagement gemeinsam mit den disziplinarischen Führungskräften. Das Konzept umfasst Ziele und Maßnahmen im Rahmen von fünf Dimensionen:

- Geschlecht
- Alter und Erfahrung
- kultureller Hintergrund
- sexuelle Orientierung und Identität
- körperliche und geistige Fähigkeiten

Über unser Engagement im Rahmen dieser Dimensionen informieren wir auf unserer [Website](#).

Mitarbeitende der BMW AG nach Altersgruppen, nach Funktionsbereich und Geschlecht

in %	< 30	30–50	> 50
	Jahre	Jahre	Jahre
2020 gesamt	10,4	59,9	29,7
2021 gesamt	9,8	59,9	30,3
2022 gesamt	10,8	59,8	29,4
direkt ¹	14,4	54,1	31,5
indirekt ²	8,6	63,3	28,1
männlich	9,9	59,1	31,0
weiblich	15,4	63,6	21,0

¹ direkt: taktgebundene bzw. Produktionsmitarbeitende

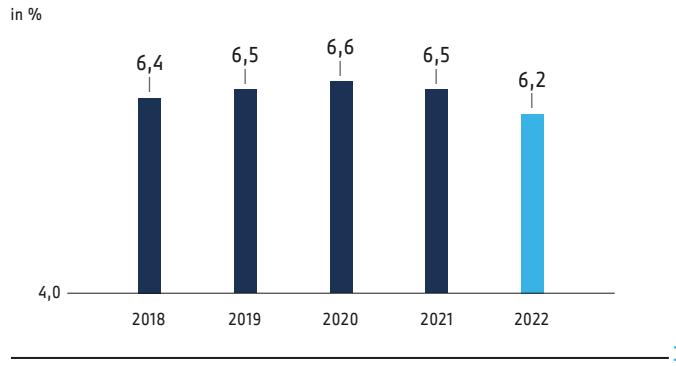
² indirekt: alle Mitarbeitenden ohne Taktbindung

³ Der deutliche Anstieg der Auftragssumme an Werkstätten für Menschen mit Behinderung ergibt sich aufgrund einer Anpassung der Berechnungslogik sowie Erfassung aller Werkstätten, die bei der Agentur für Arbeit als anerkannte Werkstätten für Menschen mit Behinderung gelistet sind. Entsprechend neuer Berechnungslogik ergibt sich für das Vorjahr 2021 ein Wert von 39,2 Mio. €.

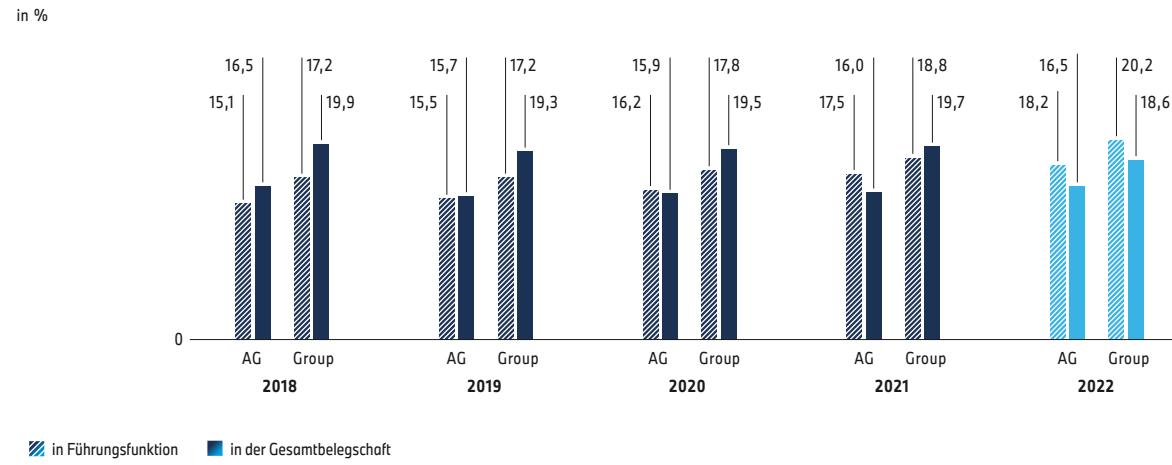
Im Jahr 2022 initiierten wir zahlreiche Maßnahmen im Rahmen der fünf Dimensionen. Beispielsweise startete im Berichtsjahr das Azubi-Austauschprogramm MOVE, an dem im ersten Jahr bereits über 100 Auszubildende teilnahmen. Auf diese Weise bekommen junge Menschen die Gelegenheit, im Rahmen standortübergreifender Praxiseinsätze den Wert interkultureller Zusammenarbeit in der Praxis zu erleben. Darüber hinaus setzten wir im Berichtsjahr bereits initiierte Maßnahmen wie zum Beispiel das Joint Leadership Programm fort, das in seinem zweiten Jahr verstärkt genutzt wurde. Bereits zum zehnten Mal fand 2022 zudem die unternehmensweite Woche der Vielfalt statt. Im neu entwickelten Training „Zero Tolerance“ sensibilisieren wir zudem Führungskräfte für ein diskriminierungsfreies Arbeitsumfeld.

Die BMW Group setzt sich aktiv für ein Umfeld ein, das unabhängig von körperlichen und geistigen Einschränkungen gleiche Chancen ermöglicht. Bereits im vergangenen Jahr sind wir der internationalen Initiative [The Valuable 500](#) beigetreten, die sich für eine inklusivere Arbeitswelt einsetzt. Im Jahr 2022 haben wir zudem eine Neufassung der Gesamtbetriebs- und Inklusionsvereinbarung der BMW AG für Mitarbeitende mit Behinderung verabschiedet und bekräftigen damit unseren Anspruch. Parallel dazu erweiterten wir unsere Vorgaben für die Barrierefreiheit in den Bereichen Bauen und IT. Wie in den Vorjahren vergab die BMW AG in Deutschland im Jahr 2022 Aufträge an Werkstätten für Menschen mit Behinderung in einer Gesamtsumme von rund 41,1 Mio. € (2021: 24,2 Mio. €).^{3]}

Schwerbehindertenquote der BMW AG¹



Frauenanteil in Führungsfunktionen und in der Gesamtbelegschaft (BMW AG und BMW Group)⁴



Unsere Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter leisten einen unverändert wichtigen Beitrag, dass Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion aktiv gelebt werden. Zahlreiche Mitarbeitende engagieren und vernetzen sich zu diesem Zweck in internen Netzwerken. Dazu gehören Frauennetzwerke an zahlreichen Standorten oder die Gruppe BMW Group PRIDE, die sich länderübergreifend für die Interessen der LGBTIQ+2-Gemeinschaft einsetzt. Aus dem Dialog mit den internen Netzwerken gewinnt die BMW Group wichtige Impulse, das Engagement in diesem Bereich gezielt weiterzuentwickeln.

Auch für die Zusammensetzung von Vorstand und Aufsichtsrat entwickelt die BMW Group Konzepte zur Förderung von Vielfalt, Chancengleichheit und Inklusion. Über die festgelegten Diversitätskriterien und deren Umsetzung unterrichtet die [Erklärung zur Unternehmensführung](#).

[GRI-Index: 3-3, 405-1](#)

Frauenanteil erhöhen

Die BMW Group arbeitet fortlaufend daran, den weiblichen Anteil in der Gesamtbelegschaft sowie insbesondere in Führungspositionen zu erhöhen. Dies ist insofern herausfordernd, als vor allem in technischen Bereichen weiterhin mehr männliche Fachkräfte ausgebildet werden und somit am Arbeitsmarkt zur Verfügung stehen.

Die BMW Group hat sich für alle Ebenen des Unternehmens Ziele beim Frauenanteil gesetzt. In der Gesamtbelegschaft der BMW Group wollen wir den Frauenanteil bis zum Jahr 2025 auf 20 bis 22 % erhöhen, in der BMW AG liegt der Zielkorridor bei 17 bis 19 %. In den Führungsfunktionen der BMW Group streben wir bis 2025 einen Frauenanteil von 22 % an, in der BMW AG beträgt das Ziel 20 %.

Der Frauenanteil in Führungsfunktionen³ in der BMW Group steigt seit vielen Jahren kontinuierlich. Weltweit lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW Group zum Ende des Berichtsjahres bei 20,2 % (2021: 18,8 %). In der BMW AG hat sich die Zahl der Frauen in Führungsfunktionen von 2011 bis 2022 mehr als verdoppelt.

Prozentual lag der Anteil weiblicher Führungskräfte in der BMW AG zum Ende des Jahres 2022 bei 18,2 % (2021: 17,5 %).

Der Frauenanteil in der Gesamtbelegschaft der BMW Group erreichte im Berichtszeitraum 18,6 % (2021: 19,7 %). In der BMW AG lag er bei 16,5 % (2021: 16,0 %). [Weitere GRI-Informationen](#)

Die BMW Group achtet auch in den Nachwuchsprogrammen auf einen hohen Frauenanteil. So wollen wir sicherstellen, dass der Anteil von Frauen in der Gesamtbelegschaft und in Führungsfunktionen auch in Zukunft steigt. Im Traineeprogramm (Global Leader Development Programme⁵) blieb der Anteil 2022 mit 45 % auf hohem Niveau (2021: 47 %). Gleiches gilt für die studentischen Förderprogramme (Fastlane, SpeedUp) mit einer Quote von rund 31 % (2021: 32 %). Bei unserer Berufsausbildung in den MINT-Bereichen (Mathematik, Informatik, Naturwissenschaften, Technik) lag der Frauenanteil im Jahr 2022 in der BMW AG bei 16,1 % (2021: 15,6 %), in der BMW Group⁶ bei 16,4 % (2021: 16,1%).

¹ Die Quote der beschäftigten schwerbehinderten Mitarbeitenden bezieht sich auf die gesetzlichen Anforderungen gemäß dem deutschen Sozialgesetzbuch (SGB IX).

² Abkürzung für alle sexuellen Orientierungen und Identitätsformen

³ zur Definition des Begriffs Führungsfunktionen siehe [Glossar](#)

⁴ zur Definition des Mitarbeiterbegriffs siehe [Glossar](#)

⁵ Umbenennung des Traineeprogramms für die Neuzugänge ab 04/2023 in Acceleration

⁶ inklusive BMW Brilliance Automotive Ltd., China, und BMW Group Werk Mexiko; exklusive Vertriebsgesellschaften

GESELLSCHAFTLICHES ENGAGEMENT

[Im Rahmen ihres [gesellschaftlichen Engagements](#) setzt sich die BMW Group außerhalb des Kerngeschäfts für ökologische, ökonomische und soziale Belange ein. Damit erfüllen wir nicht nur unsere eigenen Ansprüche, sondern auch die Erwartungen der Gesellschaft und unserer Stakeholder weltweit. Zentral ist dabei auch die enge Zusammenarbeit mit der [BMW Foundation Herbert Quandt](#). Als wichtiger Partner trägt die unabhängige Unternehmensstiftung mit ihren Aktivitäten zur Wahrnehmung gesellschaftlicher Verantwortung der BMW Group bei.

Verantwortungsvolles Handeln im Unternehmen verankern

Die BMW Group hat den Anspruch, mit ihrem gesellschaftlichen Engagement konkrete Belange abzudecken und langfristige Wirkung zu erzielen. Wir engagieren uns ausschließlich dort, wo wir mit unseren eigenen Ressourcen einen wirkungsvollen Beitrag für die Gesellschaft leisten können. Abgeleitet von unserem Kerngeschäft und unseren Kompetenzen ergeben sich daraus vier thematische Schwerpunkte:

- Responsible Leadership for sustainable development
- Education for future generations
- Inclusion for equal opportunities
- Culture and Sports for a united world

Unsere Mitarbeitenden sind Multiplikatoren dieses Ansatzes. Ein Schwerpunkt liegt deshalb darauf, ihnen Vernetzungs- und Gestaltungsmöglichkeiten zu bieten. Beispielhaft dafür steht das Accelerator-Programm Innovation for Impact. Es unterstützt junge Mitarbeitende der BMW Group dabei, in eigenen Projekten an innovativen Technologien zu arbeiten, die zur Lösung globaler Herausforderungen beitragen. Aus dem Programm ging beispielsweise [PowerUp](#) hervor – ein Projekt zur Zweitnutzung von Hochvoltbatterien aus der Entwicklung. Dank des Engagements der Initiatoren dienen diese nun einer südafrikanischen Schule als Energiespeicher für die dortige Photovoltaikanlage.

Die internationale Vernetzung junger Führungskräfte ermöglichen wir seit 2016 durch die Teilnahme am One Young World Summit. Auch im Jahr 2022 hat eine Delegation der BMW Group teilgenommen. Gegenseitiger Austausch steht auch bei der bestehenden Partnerschaft mit der UN Alliance of Civilizations im Mittelpunkt. Den seit 2011 gemeinsam vergebenen Intercultural Innovation Award entwickelten wir im Jahr 2022 zum Intercultural Innovation Hub weiter – eine Plattform für Vernetzung und Förderung sozialer Innovationen im Kontext des interkulturellen Dialogs. Bis Ende 2022 erreichten wir mit den bereits ausgezeichneten Projekten über 6 Mio. Menschen – und damit auch vorzeitig das ursprünglich bis 2025 ausgegebene Ziel

Engagement im Zeichen des Ukraine-Krieges

Angesichts der Folgen des Krieges in der Ukraine leistete die BMW Group im Berichtsjahr schnelle und direkte Unterstützung. Dazu gehörten eine finanzielle Soforthilfe in Höhe von 1 Mio. € sowie eine weitere Spende in gleicher Größenordnung an UNICEF. Zudem sammelten Mitarbeitende im Rahmen einer Spendenaktion 250.000 €, die von der BMW Group um weitere 250.000 € ergänzt wurden. Die insgesamt 2,5 Mio. € kommen insbesondere in Not geratenen Kindern aus der Ukraine zugute. Darüber hinaus engagiert sich die BMW Group für gezielte humanitäre Hilfe an den BMW Group Standorten sowie entlang der

Fluchtrouten. Dazu gehört beispielsweise die Bereitstellung von Fahrzeugen für den Transport von Lebensmitteln und Medikamenten an die polnisch-ukrainische Grenze sowie praktische Hilfe an Zufluchtsorten in Form von Sprachunterricht.

Eine langfristige Perspektive bieten wir Geflüchteten außerdem durch das BMW Group Fellowship Programm in Kooperation mit der European School of Management and Technology (ESMT) in Berlin. Im Rahmen des Stipendiums erhielten im Jahr 2022 zehn Frauen aus der Ukraine eine Förderung für einen Masterstudiengang in Business Administration.]

Mitarbeiterengagement wertschätzen und ermöglichen

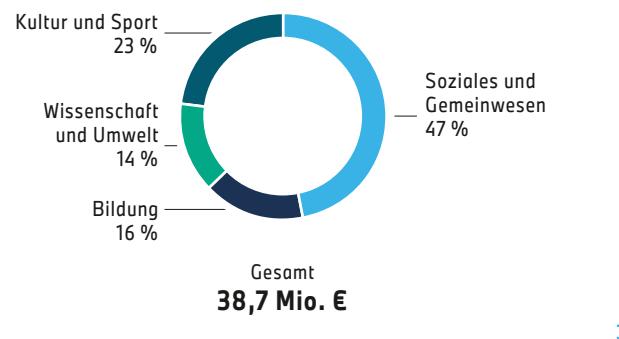
Zahlreiche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group engagieren sich weltweit auf unterschiedliche Weise für gesellschaftliche Belange, unter anderem im Rahmen von Bildungsprojekten und Aktionen zum Gemeinwohl an unseren Standorten.

Seit elf Jahren würdigt die BMW Group herausragendes Engagement einzelner Mitarbeitenden mit dem BMW Group Award für gesellschaftliches Engagement. Aus den zehn Finalistinnen und Finalisten im Jahr 2022 gingen vier als Gewinner hervor, davon ein Sonderpreisträger der Doppelfeld-Stiftung. Das Preisgeld in Höhe von je 10.000 € kommt unmittelbar den jeweiligen Hilfsprojekten zugute. Einen besonderen Rahmen zur Preisverleihung 2022 bildete die erste globale Social Week mit einem vielfältigen Programm rund um das gesellschaftliche Engagement der Mitarbeitenden. Die BMW Group fördert dieses Engagement seit 2022 außerdem durch die Bereitstellung einer Online-Plattform. Dort können sich Beschäftigte in Deutschland über gemeinnützige Projekte informieren und ihre Unterstützung in Form von Mitarbeit, Geld- und Sachspenden anbieten.

Spenden und Ausgaben für gesellschaftliches Engagement

Die Gesamtausgaben der BMW Group für ihr gesellschaftliches Engagement lagen im Jahr 2022 bei insgesamt 38,7 Mio. € (2021: 34,6 Mio. €). Die Ausgaben unterteilen sich in die Kategorien Wissenschaft und Umwelt, Bildung, Soziales und Gemeinwesen sowie Kultur und Sport.^[1]

Gesamtsumme für gesellschaftliches Engagement 2022 nach Kategorien



PROGNOSE

Die Prognose sowie die [↗ Risiken und Chancen](#) der BMW Group geben die voraussichtliche Entwicklung des Unternehmens im Jahr 2023 aus der Sicht der Konzernleitung wieder. Die Prognose erstreckt sich im Einklang mit der konzerninternen Steuerung über ein Jahr. Kurzfristige Risiken und Chancen hingegen werden im Unternehmen auf der Basis einer zweijährigen Betrachtung gesteuert. Darüber hinaus werden mittel- und langfristige Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimawandel dargestellt.

Der kontinuierliche Planungsprozess im Unternehmen stellt sicher, dass auch Chancen, die sich kurzfristig ergeben, schnell und konsequent genutzt werden können, aber ebenso auf unerwartete Risiken entsprechend reagiert wird. Die wesentlichen [↗ Risiken und Chancen](#) sind im gleichnamigen Kapitel ausführlich beschrieben und betreffen sämtliche Leistungsindikatoren. Ihre tatsächliche Entwicklung kann durch unerwartete Ereignisse von der Prognose abweichen.

Konjunkturaussichten

Der Internationale Währungsfonds hat seine globale Wachstumsprognose für das Jahr 2023 auf 2,9 % angehoben. Damit dürfte die Wirtschaft im kommenden Jahr trotzdem deutlich schwächer wachsen als noch 2022. Die hohe Inflation und der Krieg in der Ukraine dürften unverändert auf der Weltwirtschaft lasten. Neue Virusmutationen, erneute pandemiebedingte Einschränkungen und anhaltende Lieferengpässe könnten die wirtschaftliche Dynamik zusätzlich bremsen. Weitere Informationen zu politischen und weltwirtschaftlichen Risiken finden sich auch im Kapitel [↗ Risiken und Chancen](#).

In der Eurozone gehen die Prognosen für das Jahr 2023 von einem leichten Wachstum aus (+0,3 %). Für Frankreich (+0,4 %), Italien (+0,3 %) und Spanien (+1,2 %) werden entsprechende Niveaus erwartet. Für Deutschland wird 2023 eine Rezession nicht ausgeschlossen (-0,1%). Die hohe Teuerungsrate dämpft den privaten Konsum und die Energiekrise belastet zudem die Industrieproduktion. Außerdem könnte die globale Konjunkturabkühlung zu einer sinkenden Nachfrage nach deutschen Exportgütern führen.

Auch für das UK wird 2023 mit einem Rückgang der Wirtschaftsleistung gerechnet (-0,7 %).

Die Wachstumsrate in den USA dürfte 2023 mit 0,7 % geringer ausfallen als im Vorjahr. Die Zinserhöhungen der Fed und damit verbundene erschwerte Finanzierungsbedingungen zwingen Unternehmen wie Haushalte dazu, Ausgaben zu kürzen.

Nachdem die pandemiebedingten Beschränkungen gelockert wurden, geht man für China wieder von einem deutlich stärkeren Wirtschaftswachstum mit einem Plus von 5,0 % aus.

In Japan ist für das Jahr 2023 ein Anstieg auf ähnlichem Niveau wie im Vorjahr zu erwarten (+1,2 %).

Devisenmärkte und internationales Zinsumfeld

Für die BMW Group sind im internationalen Umfeld vor allem der chinesische Renminbi, das britische Pfund, der US-Dollar und der japanische Yen von besonderer Bedeutung.

Aufgrund der hohen Inflation werden sowohl die EZB als auch die Fed die Geldpolitik im Jahr 2023 weiter straffen. Vor dem Hintergrund des Krieges in der Ukraine und der hohen Energiepreise ist davon auszugehen, dass es im Prognosezeitraum zu einer weiteren leichten Abwertung des Euro gegenüber dem US-Dollar kommt.

Für das britische Pfund ist auch 2023 von einer Seitwärtsbewegung im Verhältnis zum Euro auszugehen.

Nach der Aufwertung des chinesischen Renminbi gegenüber dem Euro im Jahr 2022 wird davon ausgegangen, dass es 2023 zu einer leichten Abwertung kommen wird.

In Japan dürfte sich an der stark expansiv ausgerichteten Geldpolitik der Notenbank auch 2023 nur wenig ändern. Eine weitere Abwertung des Yen gegenüber dem Euro könnte die Folge sein.

Die Währungen von Schwellenländern wie Brasilien oder Indien dürften 2023 wegen der Leitzinserhöhungen der Fed und der EZB gegenüber dem US-Dollar und dem Euro unter Abwertungsdruck stehen.

Internationale Automobilmärkte

Aufgrund der gesamtwirtschaftlich herausfordernden Rahmenbedingungen ist davon auszugehen, dass sich weltweit die Neuzulassungen im Jahr 2023 leicht rückläufig entwickeln werden. Insbesondere die anhaltenden Lieferengpässe sowie geopolitische Risiken werden die Märkte weiter belasten.

Infolgedessen geht die BMW Group in ihrer Einschätzung zu den Neuzulassungen auf den Automobilmärkten in Europa und den USA von einem leichten Rückgang im Jahr 2023 aus. In China sollte sich die Wirtschaft nach den Lockerungen der Corona-Maßnahmen stabilisieren. Der dortige Automobilmarkt könnte demzufolge bei den Zulassungszahlen ein leichtes Wachstum erzielen.

Internationale Motorradmärkte

Die BMW Group erwartet für die weltweiten Motorradmärkte über 250ccm für das Jahr 2023 ein leicht rückläufiges Volumen gegenüber dem Vorjahr. Dabei dürften besonders einige große europäische Märkte wie Frankreich und UK sowie die USA und Brasilien einen leichten Rückgang verzeichnen. Für Deutschland wird von einer soliden Entwicklung ausgegangen. Für Spanien und Italien hingegen wird eine leichte Erhöhung erwartet. Weiterhin könnten Versorgungsgpässe und der weitere Verlauf der Corona-Pandemie, vor allem in China, sowie eine mögliche Rezession im Jahr 2023 einen starken Einfluss auf die Entwicklung der Motorradmärkte haben.

Auswirkungen auf die BMW Group

Die Entwicklungen auf den internationalen Automobilmärkten haben unmittelbare Auswirkungen auf die BMW Group. Die Herausforderungen im Wettbewerbsumfeld, die Versorgungssituation bei Fahrzeug-Komponenten, der weitere Fortgang in der Corona-Pandemie und geopolitische Entwicklungen können wesentlichen Einfluss auf die Geschäftsentwicklung haben. Das flexible Zusammenspiel von Vertriebs- und Produktionsnetz erlaubt es, unvorhersehbare Entwicklungen in einzelnen Regionen auszugleichen. [↗ Risiken und Chancen](#)

Prognoseannahmen

Die Prognose enthält zukunftsbezogene Angaben. Sie basieren auf Erwartungen und Einschätzungen der BMW Group und können von unvorhersehbaren Ereignissen beeinflusst werden. Dies kann dazu führen, dass die tatsächliche Geschäftsentwicklung, unter anderem wegen veränderter politischer und wirtschaftlicher Rahmenbedingungen, aber auch des weiteren Verlaufs in der Corona-Pandemie, sowohl positiv als auch negativ von den nachfolgend beschriebenen Erwartungen abweicht.

Der nachfolgende Ausblick bezieht sich auf den Prognosezeitraum von einem Jahr und basiert auf der Zusammensetzung der BMW Group in diesem Zeitraum. Er berücksichtigt alle zum Zeitpunkt der Aufstellung vorliegenden Erkenntnisse, die einen Einfluss auf den Geschäftsverlauf der BMW Group haben könnten. Die in der Prognose enthaltenen Erwartungen beziehen sich auf die Planung des Unternehmens für das Jahr 2023 und geben den aktuellen Stand wieder. Die Grundlagen und wesentlichen Annahmen der Planung sind nachfolgend dargestellt. Sie enthalten die Konsensmeinung führender Organisationen wie Wirtschaftsforschungsinstitute und Banken. Diese Annahmen fließen in die Planungsprämissen für die BMW Group ein.

Der Krieg in der Ukraine und mögliche Implikationen für den Geschäftsverlauf der BMW Group werden aufmerksam beobachtet. Die geltenden Restriktionen, bedingt durch Sanktionen, sind in der Prognose verarbeitet.

Aktuell wird davon ausgegangen, dass die Corona-Pandemie keinen wesentlichen Einfluss mehr auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW AG und des Konzerns haben wird. Für das Geschäftsjahr 2023 werden keine signifikanten Auswirkungen aus der Pandemie erwartet. Jedoch bestehen weiterhin Unsicherheiten hinsichtlich der Auswirkungen der Aufhebung der Null-COVID-Politik in China und damit verbunden etwaigen Einschränkungen von Produktion und Absatz.

Die Versorgungssituation bleibt weiter herausfordernd. So geht die BMW Group im Geschäftsjahr 2023 von einer weiter angespannten Situation auf dem Rohstoffmarkt aus. Im Vergleich zum Vorjahr wird demnach mit einer weiteren Steigerung der Aufwendungen für Edelmetalle, insbesondere im Bereich der Batterie-rohstoffe, die im Rahmen der Elektrifizierungsstrategie des Unternehmens benötigt werden, ausgegangen. Die Verfügbarkeit von Komponenten und Halbleitern sollte sich 2023 leicht verbessern. Die BMW Group geht auch unter anderem aufgrund der Zunahme von Energieeffizienz und der Nutzung von alternativen Energien von einer Stabilisierung der Energieversorgung aus. Jedoch wird weiterhin mit Störungen und erheblichen Kostenbelastungen in den Lieferketten, unter anderem bedingt durch Personalmangel, eingeschränkte Teileverfügbarkeit sowie weiter hohe Rohstoff- und Energiepreise, gerechnet. Erhöhte Kosten für Logistik werden somit wie auch 2022 das Ergebnis belasten.

Trotz des aktuell noch hohen Inflations- und Zinsniveaus sowie der oben beschriebenen Herausforderungen ist die BMW Group optimistisch und geht von einer stabilen Nachfrage aus. Gezielte Investitionen sowie enge Zusammenarbeit mit einem starken Lieferantennetzwerk werden dazu beitragen, die Ziele für 2023 zu erreichen.

Die Anzahl der Auslieferungen von Fahrzeugen sollte sich vor diesem Hintergrund bei einer stabilen Preissituation im Vergleich zum Vorjahr leicht verbessern.

Durch die erhöhte Verfügbarkeit von Neuwagen wird davon ausgegangen, dass sich die Situation auf den Gebrauchtwagenmärkten im Jahr 2023 normalisieren wird.

Nicht in dieser Prognose enthalten sind:

- eine tiefgreifende Rezession in wesentlichen Absatzmärkten der BMW Group
- eine weitere Verschärfung der Konfliktsituation zwischen Russland und der Ukraine, verbunden mit einer Ausweitung des Krieges
- eine Verschärfung der Pandemie-Lage in China und die Auswirkungen auf das wirtschaftliche Umfeld

Zunehmende Unwägbarkeiten bei den makroökonomischen Rahmenbedingungen können dazu führen, dass die Konjunkturentwicklung in einigen Regionen von den erwarteten Trends und Entwicklungen abweicht. Dazu zählen die Themenfelder Handels- und Zollpolitik, die Sicherheitspolitik sowie eine mögliche Verschärfung internationaler Handelskonflikte.

Erwartungen der BMW Group – bedeutsamste Leistungsindikatoren

Die Zahl der Auslieferungen im Segment Automobile von Fahrzeugen der Marken BMW, MINI und Rolls-Royce wird aufgrund der besseren Verfügbarkeit und hohen Auftragsbestände leicht über dem Niveau des Vorjahres erwartet.

Unter Berücksichtigung aller vorab beschriebenen Entwicklungen wird die EBIT-Marge im Segment Automobile 2023 in einem Korridor von 8 bis 10 % erwartet. Der RoCE im Segment Automobile wird im Korridor von 15 bis 20 % erwartet.

Es ist davon auszugehen, dass bei den CO₂-Emissionen in der EU-Neuwagenflotte durch eine kontinuierliche Verbesserung des Fahrzeugverbrauchs sowie durch eine steigende Anzahl an Fahrzeugen mit alternativem Antrieb eine leichte Reduzierung erzielt wird.

Aufgrund der zunehmenden Fokussierung auf vollelektrische Fahrzeuge berichtet die BMW Group ab dem Geschäftsjahr 2023 den Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge an den Auslieferungen. Dieser soll im Vergleich zu 2022 deutlich steigen. Die bisherige Kennzahl „Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen“ wird nicht mehr berichtet.

Für CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug wird eine leichte Reduzierung prognostiziert.

Bei den Auslieferungen im Segment Motorräder wird ein leichter Anstieg prognostiziert. Die EBIT-Marge wird sich im Zielkorridor von 8 bis 10 % bewegen und der Segment-RoCE wird in einem Korridor von 21 bis 26 % liegen.

Für den RoE im Segment Finanzdienstleistungen wird ein Wert im Korridor von 14 bis 17 % erwartet. Gegenüber dem Berichtsjahr 2022 wird davon ausgegangen, dass sich die positiven Effekte aus der Wiedervermarktung von Leasingrückläufern 2023 abschwächen werden.

Das Konzernergebnis vor Steuern wird deutlich zurückgehen. Hintergrund ist vor allem der 2022 wirkende einmalige positive Effekt aus der Neubewertung der zuvor gehaltenen Eigenkapitalanteile von BMW Brilliance von 7,7 Mrd. €

Die oben genannten Ziele werden mit einer leicht steigenden Mitarbeiterzahl erreicht. Der Anteil von Frauen in Führungsfunktionen in der BMW Group sollte dabei leicht steigen.

Der tatsächliche Geschäftsverlauf der BMW Group kann gegenüber den aktuellen Erwartungen auch durch die nachfolgend im Kapitel [Risiken und Chancen](#) aufgeführten Risiken und Chancen abweichen.

BMW Group bedeutsamste Leistungsindikatoren

		2022 berichtet	2023 Prognose
KONZERN			
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	23.509	Deutlicher Rückgang
Mitarbeiter am Jahresende		149.475	Leichter Anstieg
Frauenanteil in Führungsfunktionen in der BMW Group	%	20,2	Leichter Anstieg
SEGMENT AUTOMOBILE			
Auslieferungen ¹	Einheiten	2.399.632	Leichter Anstieg
Anteil elektrifizierter Fahrzeuge an den Auslieferungen	%	18,1	Wird nicht mehr berichtet
Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen	%	Nicht berichtet	Deutlicher Anstieg ²
CO ₂ -Emissionen EU-Neuwagenflotte ^{3,4}	g/km	105,0	Leichte Reduzierung
CO ₂ -Emissionen je produziertes Fahrzeug ⁵	t	0,32	Leichte Reduzierung
EBIT-Marge	%	8,6	8 bis 10
Return on Capital Employed (RoCE)	%	18,1	15 bis 20
SEGMENT MOTORRÄDER			
Auslieferungen	Einheiten	202.895	Leichter Anstieg
EBIT-Marge	%	8,1	8 bis 10
Return on Capital Employed (RoCE)	%	24,9	21 bis 26
SEGMENT FINANZDIENSTLEISTUNGEN			
Return on Equity (RoE)	%	17,9	14 bis 17

¹ enthält Automobile von BMW Brilliance Automotive Ltd. auch für den Zeitraum vor Vollkonsolidierung im Konzernabschluss der BMW Group (1. Januar bis 10. Februar 2022: 96.133 Automobile)

² Die Prognose bezieht sich auf den Anteil vollelektrischer Fahrzeuge an den Auslieferungen im Geschäftsjahr 2022 in Höhe von 9 %.

³ EU-27-Staaten einschließlich Norwegen und Island; seit 2021 gemäß WLTP ermittelt (Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure)

⁴ inkl. Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung

⁵ Effizienzkennzahl berechnet aus Scope-1- und Scope-2-CO₂-Emissionen (Marketbased-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA (jeweils in der aktuellsten, gültigen Version: 12/2022) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (z. B. Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

ANGEMESSENHEIT UND WIRKSAMKEIT DES INTERNEN KONTROLLSYSTEMS UND RISIKOMANAGEMENTSYSTEMS*

Die BMW Group entspricht der Empfehlung A.5 des Deutschen Corporate Governance Kodex und hat insoweit ihre Erklärung gemäß § 161 AktG www.bmwgroup.com/ezu im Dezember 2022 auf folgender Basis abgegeben:

Die BMW Group hat ein Internes Kontrollsyste und ein Risikomanagementsystem im Sinne des Deutschen Corporate Governance Kodex eingerichtet.

Das Interne Kontrollsyste umfasst alle vom Vorstand eingeführten Grundsätze, Anweisungen und Maßnahmen zur Sicherung

- der Wirksamkeit und Wirtschaftlichkeit der Geschäftstätigkeit
- der Ordnungsmäßigkeit der Rechnungslegung
- der Einhaltung der für die BMW Group maßgeblichen rechtlichen Vorschriften

Das Interne Kontrollsyste besteht aus dem rechnungslegungsbezogenen Internen Kontrollsyste, dem Internen Kontrollsyste ausgewählter nichtfinanzieller Kennzahlen [Internes Kontrollsyste](#) (IKS im engeren Sinne), dem Compliance-Management-System [Compliance-Management-System](#) (CMS) sowie der Internen Revision (IRS).

Das Risikomanagementsystem (RMS) umfasst die Gesamtheit aller organisatorischen Regelungen und Maßnahmen zur Identifizierung, Bewertung, Steuerung und Kommunikation von Risiken einschließlich der Systemüberwachung [Risiko- und Chancenmanagement](#).

Das IKS (im engeren Sinne), das RMS und das CMS werden im Rahmen des Three-Lines-Modells unabhängig und risikoorientiert durch die interne Revision geprüft und sind durch übergreifende Strukturelemente miteinander verbunden. Dazu gehört auch eine regelmäßige Berichterstattung an Vorstand und Aufsichtsrat.

Bei der Konzeption und Umsetzung des Internen Kontrollsyste und des Risikomanagementsystems wurden insbesondere Größe, Struktur und Komplexität der BMW Group berücksichtigt. Die Systeme zielen darauf ab, die wesentlichen Risiken aufzudecken, zu steuern und zu bewältigen. Trotz der umfassenden Analyse von Risiken gibt es jedoch inhärente Beschränkungen eines jeden Kontroll- und Risikomanagementsystems, sodass ein Eintreten von Risiken nicht unter allen Umständen ausgeschlossen werden kann.

Basierend darauf sind dem Vorstand keine Umstände bekannt, aus denen sich Zweifel an der Angemessenheit und Wirksamkeit der Systeme ergeben. Insbesondere wurden keine wesentlichen Verstöße oder systemischen Schwachstellen identifiziert, die einer Angemessenheit und Wirksamkeit entgegenstehen.

* Bei den Angaben in diesem Abschnitt handelt es sich umlageberichtsfremde Angaben, die nicht Gegenstand der Prüfung durch PwC sind.

RISIKEN UND CHANCEN[128 Risiko- und Chancenmanagement](#)[131 Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen](#)[138 Klimabezogene Risiken und Chancen](#)[142 Zusammenfassung und Ausblick](#)

RISIKEN UND CHANCEN

RISIKO- UND CHANCEN- MANAGEMENT

Risiken zu steuern und Chancen konsequent zu nutzen, ist die Grundlage für den unternehmerischen Erfolg der BMW Group. Ausgangspunkt ist dabei ein wirksames Risiko- und Chancenmanagement. Es versetzt uns in die Lage, auf Änderungen politischer, wirtschaftlicher, ökologischer, gesellschaftlicher, technischer oder rechtlicher Rahmenbedingungen schnell und flexibel zu reagieren. Die allgemeine Risikosituation wird dabei regelmäßig bewertet. Veränderungen werden in die innerjährigen und langfristigen Planungen eingearbeitet.

Ziel des Risikomanagementsystems (RMS) ist es, sowohl einzelne als auch kumulierte Risiken, die den Erfolg des Unternehmens gefährden könnten, zu identifizieren, zu bewerten und aktiv zu steuern.

Risiken und Chancen (einschließlich möglicher Reputations- und klimabezogener Risiken) werden jeweils für das laufende und folgende Geschäftsjahr betrachtet [↗ Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen](#). Darüber hinaus werden mittel- und langfristige Risiken und Chancen im Zusammenhang mit dem Klimawandel dargestellt [↗ Klimabezogene Risiken und Chancen](#).

Organisation des Risikomanagements

Das Risikomanagement ist in einem dezentralen unternehmensweiten Netzwerk organisiert und wird durch eine zentrale Risikomanagementfunktion gesteuert. Jedes Ressort der BMW Group ist dabei durch Netzwerkbeauftragte repräsentiert. Zur Beurteilung der klimabezogenen Risiken und Chancen wird die Expertise von Klimaexpertinnen und -experten hinzugezogen. Die Verantwortlichkeiten und Aufgaben der zentralen Risikomanagementfunktion sowie der Netzwerkbeauftragten und Klimaexperten sind dokumentiert und angenommen. Alle gemeldeten wesentlichen Risiken werden zunächst dem Steuerkreis Risikomanagement unter Vorsitz des Konzerncontrollings zur Prüfung vorgelegt. Anschließend werden die wesentlichen Risiken an den Vorstand und an den Prüfungsausschuss des Aufsichtsratsberichtet.

Weitere Funktionen wie Compliance und Menschenrechte sowie das Interne Kontrollsysteem (IKS) bilden wichtige Schnittstellen zum Risikomanagement. Die Konzernrevision überprüft das vom Vorstand eingerichtete RMS jährlich als unabhängige Kontrollinstanz.

Gemäß unserem konzernweit gültigen Grundsatz ist jeder Mitarbeiter beziehungsweise jede Mitarbeiterin und jede Führungskraft verpflichtet, Risiken über die vorgesehenen Berichtswägen zu melden. Die zentralen Elemente der Risikomanagementprozesse sowie einer angemessenen Risikokultur sind in den Grundwerten der BMW Group, in umfassenden Regelungen und Vorgaben zum Risikomanagement sowie in der Risikostrategie verankert. Zudem wird das Risikomanagement der BMW Group auf der Basis neuer Erkenntnisse und Anforderungen fortlaufend weiterentwickelt. Regelmäßig finden unternehmensweite Weiterbildungsmaßnahmen und Informationsveranstaltungen insbesondere im Risikomanagementnetzwerk statt.

Der Risikomanagementprozess gilt konzernweit und umfasst die frühzeitige Identifizierung, Analyse und Bewertung von Risiken, den Einsatz geeigneter Steuerungsinstrumente sowie die Überwachung und Evaluierung der Maßnahmen. Sofern kein Segment explizit hervorgehoben wird, betreffen die Risiken und Chancen das Segment Automobile.

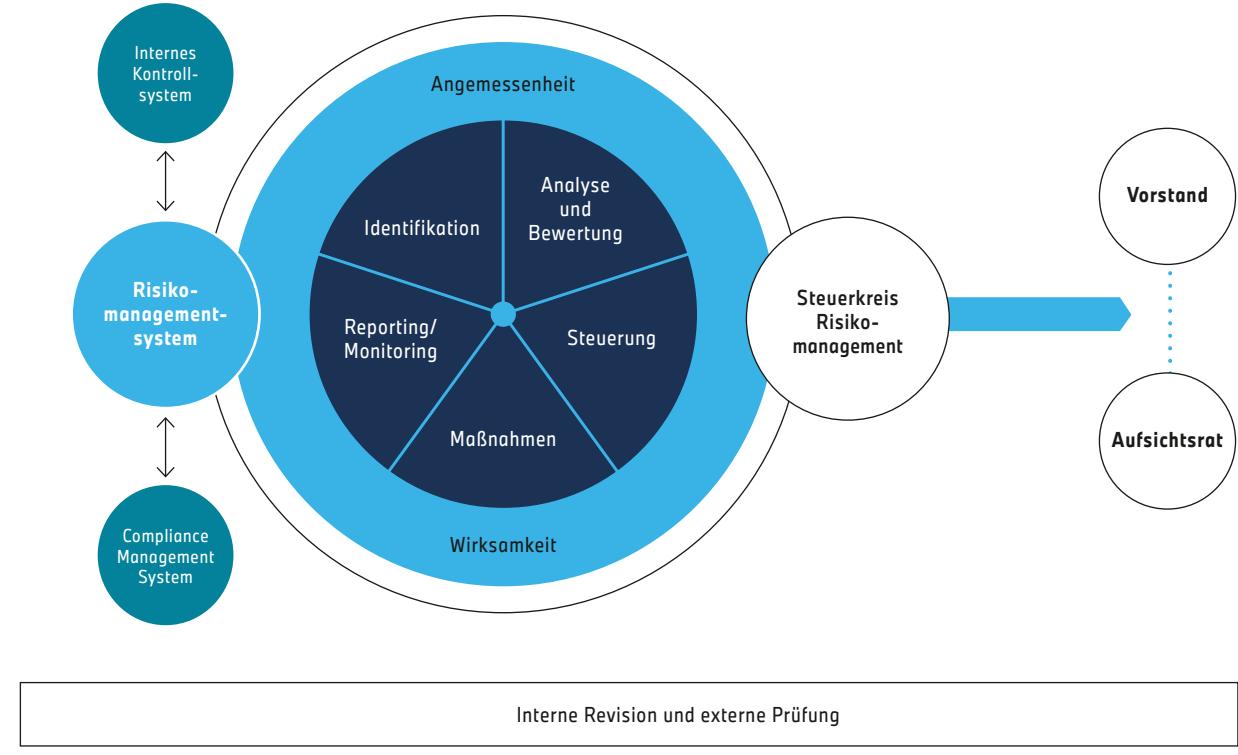
Risikobewertung

Die BMW Group nutzt standardisierte, adäquate Methoden zur Bewertung aller kurzfristigen Risiken, der Reputationsrisiken und der mittel- bis langfristigen klimabezogenen Risiken.

Kurzfristige Risiken

Die Risiken des laufenden und folgenden Geschäftsjahrs werden im Abschnitt [Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen](#) aufgezeigt. Diese werden grundsätzlich mit Value-at-Risk-Modellen bewertet und mit einheitlichen Schadensverteilungsmaßen beurteilt. Dies führt zu einer besseren Vergleichbarkeit der Risiken sowohl in der internen als auch in der externen Berichterstattung. Die Bewertung von Risiken erfolgt unter Berücksichtigung bereits wirksamer risikoreduzierender Maßnahmen (Nettobetrachtung).

Risikomanagement in der BMW Group



Risiken werden nach ihrer Risikohöhe (durchschnittliche Ergebnisauswirkung unter Berücksichtigung der Eintrittswahrscheinlichkeit) klassifiziert. Die Ergebnisauswirkung kann bei einem tatsächlichen Risikoeintritt (Worst-Case-Betrachtung, Konfidenzniveau: 99 %) deutlich höher ausfallen.

Die Auswirkungen von Risiken und Chancen werden getrennt dargestellt und nicht miteinander verrechnet.

Durch die Aggregation aller wesentlichen kurzfristigen Risiken auf Konzernebene können konzernweite Auswirkungen und Trends erkannt werden. Dazu werden die potenziellen Ergebnisauswirkungen der Risiken unter Berücksichtigung von Korrelationseffekten aggregiert. Zur Beurteilung der Risikotragfähigkeit der BMW Group werden die aggregierten Risiken der Risikodeckungsmasse (bilanziertes Eigenkapital der BMW Group) gegenübergestellt. Ein Limitsystem für diverse Risiken unterstützt die Überwachung der Risikotragfähigkeit.

Reputationsrisiken

Zusätzlich zu den finanziellen Effekten können sich Risiken auch auf das Ansehen der BMW Group auswirken. Dazu beurteilt die BMW Group sämtliche Risiken mithilfe eines Scoring-Modells bezüglich ihrer Auswirkungen auf die Reputation. Ergänzend dazu werden weitere übergreifende Themen aus der regelmäßig durchgeföhrten Medienanalyse aufgezeigt. Sollten sich wesentliche Effekte auf die Reputation ergeben können, so werden sie im Abschnitt [Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen](#) beschrieben.

Klimabezogene Risiken

Risiken im Zusammenhang mit dem Klimawandel werden im Abschnitt [Klimabezogene Risiken und Chancen](#) aufgezeigt. Bei der Bewertung der klimabezogenen Risiken wird gemäß den Empfehlungen der Task Force on Climate-related Financial Disclosures (TCFD) in transitorische und physische Risiken unterschieden. Transitorische Risiken ergeben sich aus dem Übergang zu einer CO₂-ärmeren Wirtschaft und werden mithilfe von klimabedingten Risikotreibern und qualitativen Experteneinschätzungen bewertet. Physische Risiken entstehen durch die Klimaveränderung und werden mit externen Daten zu möglichen Naturgefahren bewertet. Mögliche kurzfristige Auswirkungen des Klimawandels sind bereits in den kurzfristigen Risiken enthalten. Alle kurzfristigen Risiken werden auf Klimarelevanz geprüft. Sofern ein Risiko als klimarelevant eingestuft wird, wird der klimabedingte Anteil des Risikos ermittelt. Die mögliche Entwicklung der klimabezogenen Risiken wird für zwei Berichtszeiträume (mittelfristig bis 2034 und langfristig bis 2050) und für drei Erderwärmungsszenarien bewertet.

Nichtfinanzielle Risiken im Rahmen der nichtfinanziellen Erklärung (NFE)

Neben einem umfassenden Risikomanagement ist auch nachhaltiges Wirtschaften in den zentralen strategischen Unternehmensprinzipien enthalten. Aus Nachhaltigkeitsaspekten resultierende Risiken werden grundsätzlich über das unternehmensweite Risikomanagementnetzwerk identifiziert.

Nach § 289 c HGB erfolgt im Berichtsprozess eine Überprüfung von Risiken mit Auswirkungen auf die im Gesetz genannten nichtfinanziellen Aspekte. Wesentliche Risiken im Sinne dieses Gesetzes sind dabei Risiken, die mit der Geschäftstätigkeit, den Geschäftsbeziehungen und den Produkten und Dienstleistungen der BMW Group verknüpft sind und die sehr wahrscheinlich schwerwiegende negative Auswirkungen haben. Im Berichtsjahr wurden im Rahmen der Überprüfung keine wesentlichen nichtfinanziellen Risiken identifiziert.

Chancenmanagement

Die Identifikation von Chancen ist in den Strategie- und Planungsprozessen der BMW Group integriert. Auf Basis dieser Analysen wird die Ausrichtung des Produkt- und Serviceportfolios permanent überprüft.

Darüber hinaus sind die kontinuierliche Überprüfung wichtiger Geschäftsprozesse sowie eine strikte Kostenkontrolle von essentieller Bedeutung, um eine hohe Profitabilität und Kapitalrendite zu gewährleisten.

Die Beurteilung der Bedeutung der kurzfristigen Chancen für die BMW Group erfolgt durch eine qualitative Einordnung in die Kategorien wesentlich und unwesentlich. Wahrscheinliche Maßnahmen zur Steigerung der Profitabilität sind bereits in der Prognose unterstellt.

Klimabezogene Chancen werden fortlaufend über die kontinuierliche Strategieentwicklung identifiziert und im Abschnitt [Klimabezogene Risiken und Chancen](#) beschrieben.

WESENTLICHE KURZ-FRISTIGE RISIKEN UND CHANCEN

Für die BMW Group ist die Gesamtrisikolage gegenüber dem Vorjahr deutlich angestiegen.

Eine anhaltend hohe Inflation mit sinkenden Realeinkommen und ein damit verbundener breiter Nachfragerückgang könnten sich negativ auf das Absatzvolumen auswirken und nachteilige Preis- und Produkt-Mix-Effekte nach sich ziehen. Es bestehen weiterhin erhebliche Unsicherheiten durch mögliche Lieferengpässe entlang der gesamten Lieferkette. Höhere Energie-, Rohstoff- und Transportpreise könnten sich negativ auswirken. Ein weiter andauernder Krieg zwischen Russland und der Ukraine sowie die Entwicklung der Corona-Pandemie könnten die Weltwirtschaft ebenfalls stark belasten. Sollten sich die Auswirkungen dieser Effekte im Jahr 2023 als weniger gravierend erweisen, könnten sich auch Chancen für Umsatz und Ergebnis bieten.

Gesamthaft bestehen für die BMW Group weder zum Bilanzstichtag noch zum Zeitpunkt der Aufstellung bestandsgefährdende Risiken. Der Vorstand und der Aufsichtsrat der BMW Group sehen den Bestand des Unternehmens nicht gefährdet. Die derzeit bestehenden Risiken werden wie im Vorjahr als beherrschbar angesehen. Sofern erwartet wird, dass die identifizierten Risiken beziehungsweise Chancen eintreten, sind diese bereits in den Aussagen im Prognosebericht verarbeitet. Der Liquiditätsbedarf ist gegenwärtig durch vorhandene Liquidität und verfügbare Finanzierungsinstrumente gedeckt.

Die folgenden Ausführungen erläutern mögliche künftige Entwicklungen oder Ereignisse, die zu einer negativen (Risiken) beziehungsweise positiven (Chancen) Prognoseabweichung für die Jahre 2023 und 2024 führen können, und zeigen deren Bedeutung für die BMW Group auf.

Darüber hinaus kann es unvorhersehbare Ereignisse geben, die sich auf die Geschäftstätigkeit und somit auf die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW Group sowie die Reputation des Konzerns auswirken können.

Die folgende Übersicht bietet einen Gesamtüberblick über die wesentlichen kurzfristigen Risiken und Chancen:

	Risiken	Chancen		
	Klassifizierung der Risikohöhe	Veränderung zum Vorjahr	Klassifizierung	Veränderung zum Vorjahr
Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen	Hoch	Erhöht	Unwesentlich	-
Strategische und branchenspezifische Risiken und Chancen				
Änderungen von Gesetzen und Regulierung	Hoch	-	Unwesentlich	-
Marktentwicklung	Hoch	Erhöht	Unwesentlich	-
Risiken und Chancen aus betrieblichen Aufgabenbereichen				
Produktion und Technologie	Hoch	Erhöht	Unwesentlich	-
Einkauf	Hoch	-	Unwesentlich	-
Vertriebsnetz	Gering	-	Unwesentlich	-
Informationssicherheit, Datenschutz und IT	Hoch	-	Unwesentlich	-
Finanzrisiken und -chancen				
Währungen	Gering	-	Wesentlich	-
Rohstoffe	Hoch	-	Wesentlich	-
Liquidität	Gering	-	-	-
Sonstige Finanzrisiken	Mittel	-	Unwesentlich	-
Pensionsverpflichtungen	Mittel	-	Wesentlich	-
Rechtliche Risiken	Mittel	-	-	-

Für die Klassifizierung der Risikohöhe für die wesentlichen kurzfristigen Risiken gelten folgende Wertgrenzen:

Klasse	Risikohöhe
Gering	0 – 200 Mio. €
Mittel	> 200 – 1.000 Mio. €
Hoch	> 1.000 Mio. €

Die wesentlichen Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen werden aufgrund der Besonderheiten des Geschäftsmodells im Abschnitt [Risikomanagementsystem im Segment Finanzdienstleistungen](#) separat dargestellt.

Volkswirtschaftliche Risiken und Chancen

Die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen haben Auswirkungen auf die Geschäftstätigkeit und somit auf das Ergebnis der BMW Group. Unvorhersehbare Störungen innerhalb der globalen Wirtschaftsverflechtungen können zu schwer abschätzbareren Auswirkungen führen. Die Risikohöhe wird als hoch klassifiziert und hat sich aufgrund der vielfältigen geopolitischen Herausforderungen erhöht.

Im Zuge des Krieges in der Ukraine besteht die Gefahr einer weiteren Verschärfung der Konfliktsituation und damit einhergehender weiterer Sanktionen westlicher Staaten gegenüber Russland sowie möglicher Gegensanktionen bzw. Vergeltungsmaßnahmen Russlands.

Die Corona-Pandemie und ihre Auswirkungen bleiben ein Risiko für die Weltwirtschaft. Sollte sich nach den Lockerungen der Corona-Beschränkungen in China das Virus weiterhin rasant ausbreiten, könnte eine hohe Zahl an Erkrankungen oder eine neue Variante des Corona-Virus erneut strikte Eindämmungsmaßnahmen erforderlich machen und die weltweiten Lieferketten weiter belasten. Infolgedessen könnte aufgrund fehlender (Vor-)Produkte die Erholung der Weltwirtschaft ausgebremst werden.

Im Konflikt zwischen den USA und China verschiebt sich der Schwerpunkt von reinen Zollerhöhungen zu weiteren Import- und Exportbeschränkungen für bestimmte Technologien. Die verschärzte Rhetorik zum Status Taiwans könnte die geopolitischen Spannungen verschärfen und einen weiteren Risikofaktor darstellen. Dies könnte auch die Bedingungen für Importe und Exporte der BMW Group verschlechtern.

Ein weiteres Risiko ist eine Rezession in Europa und in den USA. Weitere Leitzinserhöhungen der Zentralbanken aufgrund der hohen Inflation könnten die Wirtschaft nachhaltig dämpfen. Sollten die höheren Zinsen nicht schnell und stark genug wirken, könnten sich sinkende Realeinkommen und ein damit verbundener breiter Nachfragerückgang negativ auf das Absatzvolumen auswirken.

Volkswirtschaftliche Chancen, die die Ertragslage der BMW Group nachhaltig positiv beeinflussen können, werden als unwesentlich eingestuft.

Strategische und branchenspezifische Risiken und Chancen

Änderungen von Gesetzen und Regulierung

Ein bedeutendes Risiko für die Automobilindustrie besteht in der Verschärfung von Gesetzen und Regulierungen, insbesondere in Bezug auf Emissions-, Sicherheits- und Verbraucherschutzbestimmungen sowie regionale Fahrzeugerwerbs- und -gebrauchssteuern. Auch länder- oder branchenspezifische Handelshemmnisse können sich kurzfristig verändern. Kurzfristige Verschärfungen können deutlich erhöhte Investitionen und Kosten nach sich ziehen, das Kundenverhalten beeinflussen und zu Angebotsunterbrechungen führen. Die Risikohöhe wird als hoch eingestuft.

Die BMW Group sieht bei den konventionellen Antrieben eine kontinuierliche Verschärfung der gesetzlichen Anforderungen im Bereich der Emissionen. Der von der EU-Kommission im November 2022 veröffentlichte Gesetzesvorschlag Euro 7 sieht eine

Verschärfung von Emissionsanforderungen ab Juli 2025 vor. Damit alle Fahrzeuge die erweiterten Testbedingungen erfüllen können, ist ein erhöhter Technikeinsatz erforderlich und dadurch mit Risiken verbunden. Im weiteren Gesetzgebungsprozess können sich noch inhaltliche Änderungen in Bezug auf Anforderungen und Einsatzdatum ergeben.

Die EU-Institutionen haben eine Reduzierung des CO₂-Flottenzieles auf 0 g/km im Jahr 2035 entschieden. Um dieses Ziel zu erfüllen, ist entscheidend, dass sich die dringend benötigten Rahmenbedingungen wie die volle Verfügbarkeit erneuerbarer Energien, eine ausreichende private und öffentliche Ladeinfrastruktur sowie der Zugang zu Rohstoffen für den Bau von Elektrofahrzeugen in EU-Gesetzesinitiativen widerspiegeln.

Eine Diskussion um Verbrauchswerte und CO₂-Emissionen könnte sich auf die Reputation des Unternehmens auswirken.

Als Folge von Änderungen handelspolitischer Rahmenbedingungen können kurz- bis mittelfristig auch positive Ergebniseffekte für die BMW Group entstehen. Ein möglicher Abbau von tarifären Handelshemmnissen, Importbeschränkungen oder eine Herabsetzung von direkten Verbrauchssteuern bieten das Potenzial für günstigere Herstellkosten oder auch die Möglichkeit, Produkte und Dienstleistungen dem Kunden günstiger anzubieten. Chancen aus Änderungen von Gesetzen und Regulierung werden als unwesentlich eingestuft.

Marktentwicklung

Eine steigende Wettbewerbsintensität unter den etablierten Premiumanbietern sowie der Marktzugang neuer Konkurrenten kann den Marktanteil und den Preis- und Produkt-Mix beeinflussen. Sich wandelnde Konsumentenpräferenzen oder eine geänderte Markenwahrnehmung bergen Risiken und Chancen zugleich. So könnte die BMW Group beim Wandel von konventionell angetriebenen Fahrzeugen zu alternativen Antriebskonzepten mit kurzfristigen Angebots- und Nachfrageverwerfungen konfrontiert werden. Die Risikohöhe für den Eintritt von Marktrisiken ist als

hoch einzustufen. Sie hat sich erhöht, da sich der aktuell gute Preis-Produkt-Mix in drohenden Rezessionen in einzelnen Märkten möglicherweise verschlechtert.

Die Absatzmärkte der BMW Group werden kontinuierlich beobachtet, um Kundenanforderungen zu erfüllen und dabei Chancen bezüglich Absatzwachstum und Preisrealisierung wahrzunehmen. Die BMW Group schätzt die sich daraus ergebenden Chancen als unwesentlich ein.

Risiken und Chancen aus betrieblichen Aufgabenbereichen

Risiken und Chancen aus Produktion und Technologie

Der Stillstand von Werken ist das wesentliche Risiko in der Produktion. Produktionsunterbrechungen können durch lieferantenbedingte Versorgungsgaps, Knappheit von Produktionsmitteln wie Gas oder Strom, aber auch Einschränkungen in der Logistik ausgelöst werden. Informationstechnologie spielt eine immer größere Rolle, sodass IT-Störungen (beispielsweise durch Cyberangriffe) zu Beeinträchtigungen der Produktion führen können. Weiterhin können Beschädigungen der Werksinfrastruktur, ausgelöst durch Brand oder Naturereignisse sowie Anlagen- und Werkzeugbrüche, zu Ausfällen der Produktion führen. Die Risikohöhe für den Eintritt von solchen Risiken wird als hoch eingeschätzt und hat sich aufgrund des sehr volatilen Umfelds erhöht.

Alle Werke haben Maßnahmen zur Risikovermeidung und -reduzierung aufgesetzt und werden hierbei durch andere Unternehmensbereiche wie beispielsweise den Einkauf unterstützt.

Das Risiko eines Produktionsausfalls aufgrund der Teileversorgung wird durch Maßnahmen in der Logistik, im Einkauf und den hochflexiblen Einsatz des Produktionsnetzwerks reduziert. Ebenso werden Maßnahmen ergrieffen, um Schäden an Fertigungsanlagen und längeren Ausfalldauern durch gezielte Cyberangriffe vorzubeugen und entgegenzuwirken.

Mögliche Naturgefahren werden bereits bei der Standortauswahl und durch Maßnahmen am Bau berücksichtigt. Im Betrieb werden Risiken aus Naturgefahren oder auch Bränden durch den Einsatz von Betriebsfeuerwehren und Schulungen verringert.

Risiken aus dem Eintritt von Sach- und Betriebsunterbrechungsschäden und von Transportschäden an bereits produzierten Fahrzeugen werden an Versicherungsunternehmen hoher Bonität transferiert. Bedingt durch die Volatilität der internationalen Versicherungsmärkte trägt die BMW Group bereits heute maßgebliche Risiken selbst, bei weiter steigenden Prämien und Selbstbehalten könnte diese Lösung an Relevanz zunehmen.

Mögliche kurzfristige Änderungen der zu erfüllenden Gesetze und Vorschriften oder geänderte nationale Interpretationen der Behörden können den rechtzeitigen Erhalt der Typgenehmigungen gefährden und im Extremfall zu einer Nichtzulassung für ein Fahrzeugderivat, einen Teilmarkt oder sogar für einen Markt führen.

Rückrufaktionen können zu zusätzlichen Kosten führen. Die BMW Group bildet für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen angemessene Rückstellungen. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass darüber hinaus zusätzliche Kosten anfallen, die nicht oder nicht vollständig durch Rückstellungen abgedeckt sind. Solche Risiken können immer dann entstehen, wenn eingesetzte Materialien und Verarbeitungsprozeduren trotz intensivster Qualitätssicherungsprozesse sich – auch noch Jahre nach Produkteinführung – als ungenügend herausstellen. Eine hohe Zahl an Rückrufen könnte sich auch negativ auf die Reputation des Unternehmens auswirken. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sind im Konzernanhang unter [Textziffer \[33\]](#) enthalten.

Die BMW Group sieht Chancen in Produktionsprozessen vor allem in Wettbewerbsvorteilen durch die Beherrschung neuer und komplexer Technologien. Aufgrund des zeitlichen Vorlaufs zur Entwicklung neuer Produkte werden die zusätzlichen Chancen als unwesentlich für die Ertragslage der BMW Group bewertet.

Risiken und Chancen aus dem Einkauf

Risiken aus dem Einkauf beziehen sich vor allem auf Versorgungsgaps durch Lieferantenausfälle sowie auf die Gefährdung von BMW Group relevantem Know-how im Lieferantennetzwerk. Produktionsprobleme bei den Lieferanten können zu erhöhten Aufwendungen für die BMW Group bis hin zu Produktionsunterbrechungen mit entsprechender Reduzierung des Fahrzeugabsatzes führen. Die Risikohöhe wird als hoch klassifiziert.

Mögliche Gründe für den Ausfall von Lieferanten sind insbesondere die mangelnde Verfügbarkeit von Rohstoffen, Energie und Vormaterialien, das Auftreten von Naturgefahren und Bränden, die Entwicklung der Sicherheitslage eines Landes, IT-Risiken sowie Verstöße gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards. Auch die zunehmende Komplexität im Lieferantennetzwerk insbesondere bei den nur indirekt durch die BMW Group steuerbaren Vorlieferanten sowie mangelnde finanzielle Leistungsfähigkeit von Lieferanten kann die Versorgung der Werke gefährden.

Weitere Preisanstiege und mögliche Nachforderungen von Lieferanten könnten sich zudem negativ auf das Ergebnis auswirken.

Die steigende Bedrohungslage durch Cyberangriffe entlang der gesamten Wertschöpfungskette bedroht sowohl die Versorgungssicherheit als auch den Schutz des für die BMW Group relevanten Know-hows. Zur Optimierung des Informationssicherheitsniveaus entlang der Wertschöpfungs- und Lieferkette fordert die BMW Group bei ihren Lieferanten den Nachweis einer angemessenen Informationssicherheitszertifizierung ein.

Bei der Auswahl ihrer Lieferanten berücksichtigt die BMW Group nicht nur externe Vorgaben wie die Anforderungen des Lieferkettensorgfaltspflichtengesetzes, sondern achtet auch auf den Beitrag zur Erfüllung der Nachhaltigkeitsziele der BMW Group.

Kostenvorteile durch den Aufbau von lokalen Lieferantenstrukturen im Umfeld von BMW Werken und innovative Fertigungstechnologien könnten zu niedrigeren Materialkosten für die BMW Group führen. Die BMW Group schätzt die sich daraus ergebenden Chancen als unwesentlich ein.

Versorgungsgänge könnten sich zudem negativ auf die Reputation der BMW Group auswirken, sofern die Kundennachfrage nicht wie erwartet bedient werden kann.

Risiken und Chancen im Vertriebsnetz

Die BMW Group nutzt für den Absatz ihrer Produkte und Dienstleistungen ein weltweites Vertriebsnetz, das aus eigenständigen Händlern, Niederlassungen, Tochterunternehmen sowie Importeuren besteht. Die Insolvenz von Handelsbetrieben könnte sich auf den Absatz der Fahrzeuge und das Serviceangebot für die Kunden negativ auswirken.

Aktuell werden die Voraussetzungen dafür geschaffen, insbesondere in Europa Fahrzeuge zukünftig auch im Direktvertrieb anzubieten. Es besteht das Risiko, dass die damit verbundenen Ertragspotenziale nicht im geplanten Umfang realisiert werden.

Insgesamt sind die Risiken aus dem Vertriebsnetz als gering einzustufen.

Die BMW Group gestaltet auch im Vertrieb aktiv die Zukunft und stellt die Kundenbedürfnisse in den Mittelpunkt der Aktivitäten. Die sich daraus ergebenden Chancen werden als unwesentlich eingeschätzt.

Informationssicherheit, Datenschutz und IT

Die Digitalisierung und Automatisierung in allen Geschäftsbereichen und Produkten bietet vielfältige Chancen für das Unternehmen. Parallel dazu steigen die Anforderungen an die Informationstechnologie (IT) zum Schutz der Vertraulichkeit, Integrität und Verfügbarkeit von Informationen. Die Bedrohungslage hat sich in den letzten Jahren kontinuierlich verschärft. Auch der Krieg in der Ukraine trägt zum Anstieg der Cyberattacken bei. Darüber hinaus nehmen weltweit die gesetzlichen und regulatorischen Anforderungen zu. Cyberattacken können sowohl gegen Applikationen als auch gegen Fahrzeugfunktionen gerichtet sein.

Aufgrund des Anstiegs der beobachteten Angriffe wird die Risikohöhe trotz umfangreicher Sicherheitsmaßnahmen weiterhin als hoch eingestuft.

Informationen und Daten können auch durch fehlendes Risikobewusstsein und Fehlverhalten gefährdet sein. Unmittelbare Folgen wären im Wesentlichen negative Auswirkungen auf den Unternehmensumsatz, Ausfälle in der Produktion oder Reputationsschäden. Aus diesem Grund hat die BMW Group ein interaktives Programm initiiert, um jeden einzelnen Mitarbeitenden regelmäßig zum korrekten Umgang mit gefährlichen E-Mails zu schulen.

Der Schutz von Informationen, zum Beispiel gegen unberechtigte Zugriffe oder Missbrauch, genießt höchste Priorität. Im Rahmen des Risikomanagements werden Informationssicherheits-, Datenschutz- und IT-Risiken systematisch erfasst, von den Fachstellen mit Maßnahmen versehen und ständig hinsichtlich Bedrohungslage und Risikoreduzierung überwacht. Regelmäßige Analysen und Kontrollen sowie ein konsequentes Sicherheitsmanagement gewährleisten ein adäquates Sicherheitsniveau.

Trotz kontinuierlicher Überprüfung und vorbeugender Sicherheitsmaßnahmen können Risiken in diesem Umfeld nicht vollständig ausgeschlossen werden. Alle Berechtigten sind zum

sorgfältigen Umgang mit Informationen wie vertraulichen Geschäfts-, Kunden- und Mitarbeiterdaten, zur sicheren Nutzung von Informationssystemen und zu einem transparenten Umgang mit Risiken verpflichtet. Die konzernweit gültigen Vorgaben sind in einem umfassenden Regelwerk dokumentiert. Die konsequente Anpassung des Regelwerks an die aktuelle Situation und regelmäßige Kommunikations-, Sensibilisierungs- und Schulungsmaßnahmen schaffen die Grundlage für ein hohes Sicherheitsverständnis und Risikobewusstsein.

Finanzrisiken und Risiken aus der Verwendung von Finanzinstrumenten

Währungsrisiken und -chancen

Die BMW Group schließt als international tätiger Konzern Geschäfte in verschiedenen Währungen ab, woraus grundsätzlich Währungsrisiken und -chancen resultieren. Ein beträchtlicher Anteil der Konzernumsätze sowie der Produktion und der Material- und Finanzmittelbeschaffung erfolgt außerhalb der Eurozone. Zur Limitierung der Währungsrisiken und -chancen werden Cashflow-at-Risk-Modelle eingesetzt und fortlaufend weiterentwickelt. Die Risikohöhe im Hinblick auf Währungsrisiken wird als gering eingeschätzt.

Die BMW Group steuert Währungsrisiken sowohl strategisch (mittel- und langfristig) als auch operativ (kurz- und mittelfristig). Mittel- und langfristig kann die Produktion in Fremdwährungs ländern erhöht oder auch die Einkaufsvolumina in Fremdwährung können gesteigert werden (Natural Hedging). Die Sicherung auf den Finanzmärkten dient der operativen beziehungsweise kurz- und mittelfristigen Steuerung von Währungsrisiken. Dabei wird die Zielsetzung einer Erhöhung der Planungssicherheit für die BMW Group verfolgt. Die Sicherungsgeschäfte werden ausschließlich mit Finanzmarktpartnern hoher Bonität abgeschlossen.

In Abhängigkeit von der Wechselkursentwicklung können sich auch Chancen ergeben.

Rohstoffpreisrisiken und -chancen

Als produzierendes Industrieunternehmen ist die BMW Group Preisrisiken ausgesetzt. Dies betrifft insbesondere die für die Fahrzeugherstellung notwendigen Rohstoffe.

Die Ausgangsbasis für die Analyse des Rohstoffpreisrisikos sind die geplanten Einkäufe für Rohstoffe oder Komponenten mit Rohstoffinhalten. Zur Ermittlung der Rohstoffrisiken wird ein Cashflow-at-Risk-Modell eingesetzt. Die Preisschwankungen für viele Rohstoffe, wie beispielsweise Edelmetalle, Buntmetalle, Batterierohstoffe, Stahlgrundstoffe und Energie werden durch Finanzderivate beziehungsweise Lieferverträge mit Preisbindungen abgesichert.

Auf den Rohstoffmärkten ist die Preisentwicklung vieler Rohstoffe weiterhin von starken Ausschlägen gekennzeichnet und mit einem hohen Risiko, aber auch wesentlichen Chancen verbunden.

Liquiditätsrisiken

Das Finanzierungs- und Leasinggeschäft im Segment Finanzdienstleistungen wird zum größten Teil durch den Kapitalmarkt refinanziert. Das Risiko einer eingeschränkten Mittelverfügbarkeit wird als gering eingeschätzt.

Das auf den Erkenntnissen der Finanzkrise basierende Liquiditätskonzept wird konsequent eingehalten und kontinuierlich weiterentwickelt. Im Segment Finanzdienstleistungen werden Liquiditätsrisiken durch die fristenkongruente Kapitalbindungs-dauer (Matched-Funding-Prinzip) grundsätzlich vermieden.

Die konzernweite Sicherstellung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit der BMW Group wird durch das Einhalten von Liquiditäts-kennzahlen sowie durch eine breite Streuung der Refinanzie-rungsquellen gewährleistet.

Die Liquiditätssituation wird fortwährend überwacht und durch eine konzernweite Planung des Finanzbedarfs sowie der Finanzmittelbeschaffung erfasst und gesteuert. Ergänzende Informa-tionen zu Risiken im Zusammenhang mit Finanzinstrumenten sind im Konzernanhang unter [Textziffer \[39\]](#) enthalten.

Sonstige Finanzrisiken

Unter die sonstigen Finanzrisiken fallen im Wesentlichen Kontrahentenrisiken sowie Risiken im Zusammenhang mit Firmenbeteiligungen.

Die BMW Group arbeitet bei der Anlage der Liquidität, bei der derivativen Absicherung von Finanzmarktrisiken (insbesondere Währungen, Rohstoffe, Zinsen) sowie bei der Absicherung von Vorleistungen mit Banken zusammen. Das Kontrahentenrisiko beschreibt das Risiko, dass die BMW Group die ihr zustehenden Zahlungen aus den beschriebenen Anlage- und Absicherungsgeschäften nicht (vollumfänglich) erhält. Zur Ermittlung des Kontrahentenrisikos wird ein Value-at-Risk-Modell eingesetzt, das die Bonität der Banken sowie das zugehörige Geschäftsvolumen berücksichtigt. Die Steuerung des Risikos erfolgt über ein Limit-system sowie ein tägliches Monitoring der Limitauslastung auf Ebene der einzelnen Kontrahenten.

Die BMW Group hält Kapitalbeteiligungen in unterschiedlicher Höhe an einer Reihe von Unternehmen. Daraus können sich Risiken aus außerplanmäßigen Wertminderungen ergeben.

Das Risiko im Zusammenhang mit sonstigen Finanzrisiken wird als mittel eingeschätzt. Mögliche Chancen aus einer Aufwertung von Beteiligungen werden als unwesentlich eingeschätzt.

Risiken und Chancen aus Pensionsverpflichtungen

Zukünftige Pensionsverpflichtungen werden größtenteils in von der BMW Group rechtlich getrennten Pensionsfonds oder Treuhänderstrukturen ausfinanziert. Dafür werden die treuhänderisch verwalteten Gelder in einem breit diversifizierten Portfolio am Kapitalmarkt angelegt, um die zukünftigen Pensionszahlungen aus dem Pensionsvermögen zu entnehmen. Der künftige Mittelbedarf für Pensionszahlungen aus dem operativen Geschäft wird dadurch erheblich reduziert. Risiken entstehen durch Schwankungen der Pensionsverpflichtungen und des zugehörigen Pensionsvermögens und können sich für die Darstellung nach IFRS und HGB aufgrund abweichender Rechnungslegungsvorschriften unterschiedlich darstellen.

Die Risikohöhe aus Pensionsverpflichtungen basierend auf der Bewertung nach IFRS wird als mittel klassifiziert. Wesentliche Chancen entstehen durch eine positive Entwicklung des Pensionsvermögens am Kapitalmarkt oder durch einen stärkeren Rückgang der Verpflichtungen.

Die Höhe der Pensionsverpflichtungen bestimmt sich wesentlich durch einen Diskontzins (abgeleitet aus Renditen von Unternehmensanleihen mit hoher Bonität). Dieser unterliegt Marktwertschwankungen und beeinflusst damit die Höhe der Pensionsverpflichtungen. Auch Veränderungen weiterer Parameter, wie beispielsweise Inflationsraten und Lebenserwartung, wirken sich auf die Höhe und die Dauer der zukünftigen Pensionszahlungen aus. Ebenso können regulatorische Anforderungen die Höhe der Pensionsverpflichtungen beeinflussen.

Die Höhe des Pensionsvermögens schwankt durch die Volatilität der verschiedenen Anlageklassen am Kapitalmarkt. Anlagen werden breit diversifiziert (verzinsliche Wertpapiere, Aktien, Immobilien und sonstige Anlageklassen).

Neubewertungseffekte auf Verpflichtungs- und Vermögensseite werden unter Berücksichtigung latenter Steuern im sonstigen Ergebnis erfasst und bilanziell in den Gewinnrücklagen im Eigenkapital der BMW Group dargestellt. Ergänzende Informationen zu Risiken im Zusammenhang mit Rückstellungen für Pensionen sind im Konzernanhang unter [Textziffer \[32\]](#) enthalten.

Rechtliche Risiken

Aufgrund ihrer globalen Geschäftstätigkeit kann die BMW Group mit unterschiedlichen rechtlichen Risiken konfrontiert werden. Diese können aus Verstößen gegen gesetzliche oder andere rechtliche Anforderungen sowie aus Rechtsstreitigkeiten mit Geschäftspartnern oder anderen Marktteilnehmern resultieren. Die Risikohöhe wird als mittel eingestuft.

Wie jedes weltweit tätige Unternehmen ist die BMW Group mit Rechtsstreitigkeiten, behaupteten Ansprüchen, insbesondere aus Gewährleistungs- und Produkthaftungsumfängen oder Schutz-

rechtsverletzungen, und behördlichen Verfahren konfrontiert. Diese können sich unter anderem auf die Reputation des Konzerns auswirken. Dabei handelt es sich im Wesentlichen um Verfahren, die branchentypisch oder durch die Anpassung der Produkt- oder Einkaufsstrategie an veränderte Marktbedingungen bedingt sind, oder kartellrechtliche Verfahren. Vor allem im US-amerikanischen Markt können sich aus Sammelklagen und Produkthaftungsrisiken erhebliche finanzielle Auswirkungen und Reputationsschäden ergeben. Eine mögliche schärfere Anwendung, Auslegung oder Veränderung bestehender Verbraucherschutzregelungen könnte zu einer Zunahme bei den Rückrufen führen.

Gegen die BMW Bank GmbH (BMW Bank) werden seit einigen Jahren Klagen von Verbrauchern erhoben, mit denen Darlehens- und Leasingverträge widerrufen werden. Seit Anfang 2020 sind mehrere Vorabentscheidungsersuchen an den Europäischen Gerichtshof (EuGH) gerichtet worden. Am 9. September 2021 entschied der EuGH über die von Darlehensgebern in Verbraucherdarlehensverträgen abstrakt einzuhaltenden Anforderungen. Die diesbezügliche grundlegende Risikoeinschätzung zum BMW Group Bericht 2021 ist nach wie vor gültig. Aus den laufenden Rechtsverfahren ergeben sich folgende Entwicklungen: Im zweiten Quartal 2022 erging ein BGH-Urteil, wonach die Regelung zum Verzugszinssatz in dem verfahrensgegenständlichen Verbraucherdarlehensvertrag der BMW Bank die Anforderungen des EuGH nicht erfülle. Deshalb besteht ein rechtliches Risiko, dass Kunden die betroffenen Verbraucherdarlehensverträge widerrufen können. Für die Zeit der Nutzung des Fahrzeuges müssen die Kunden bei Widerruf ihres Darlehensvertrages Wertersatz leisten. Im September 2022 verhandelte der EuGH weitere Vorlageverfahren zum Verbraucherkilometerleasing und -darlehen. Eine Entscheidung des EuGH wird im Laufe des Jahres 2023 erwartet. Hieraus können sich weitere Widerrufsrisiken ergeben. Die möglichen finanziellen Auswirkungen dieser Verfahren lassen sich zum jetzigen Zeitpunkt nicht abschließend beurteilen.

Im internationalen Warenverkehr sind umfangreiche Vorschriften zur Exportkontrolle zu beachten. Neben güterbezogenen Rest-

riktionen existieren auch personen-, länder- sowie endverwendungsbezogene Restriktionen. Insbesondere Verstöße gegen geltende EU- und US-Exportkontrollvorschriften können erhebliche rechtliche Konsequenzen für die BMW Group nach sich ziehen. Bedingt durch die starke Präsenz der BMW Group in den USA und China könnte ein sich verschärfender Handelsstreit zwischen den beiden Ländern zusätzliche Risikopotenziale schaffen.

Die BMW Group unterliegt in allen Ländern, in denen sie tätig ist, staatlichen Steuer- und Zollprüfungen. Diese können zu Steuer- und Zollnachforderungen, Zinsen, Strafen und ähnlichen Zahlungen führen. Solche Zahlungen können beispielsweise aus der Nichtanerkennung von konzerninternen Verrechnungspreisen in den jeweiligen Ländern resultieren. Weitere materiellrechtliche Risiken können durch Änderungen von Steuer- oder Zollgesetzen oder deren strittige Auslegung entstehen. Solche Änderungen wirken häufig auch rückwirkend für alle Kalenderjahre, die noch nicht verjährt sind. Das steuer- und zollrechtliche Risikomanagement ist in das RMS der BMW Group eingebettet. Für die Minimierung der wesentlichen prozessualen Steuer- und Zollrisiken hat die BMW Group ein umfassendes Tax Compliance Management System (Tax CMS) eingerichtet, das in Deutschland und China für die bedeutenden Gesellschaften bereits zur Anwendung kommt und sukzessive in weiteren wesentlichen Ländern ausgerollt werden wird.

Die BMW Group bildet für rechtliche Verfahren und Risiken angemessene Rückstellungen. Soweit wirtschaftlich sinnvoll, wird ein Teil der Risiken zudem über Versicherungen abgedeckt. Es kann dennoch nicht ausgeschlossen werden, dass Schäden eintreten können, die über diese Umfänge hinausgehen. Zu Rechtsrisiken werden gemäß International Financial Reporting Standards (IFRS) geforderte Angaben nicht gemacht, sofern das Unternehmen zu dem Schluss kommt, dass diese Angaben das Ergebnis des jeweiligen rechtlichen Verfahrens ernsthaft beeinträchtigen können. Ergänzende Informationen zu Eventualverbindlichkeiten sind im Konzernanhang unter [Textziffer \[38\]](#) enthalten.

Die BMW Group verfügt über ein Compliance-Management-System, das unter anderem darauf abzielt, rechtmäßiges Handeln ihrer Organe, Führungskräfte sowie Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter nachhaltig und weltweit sicherzustellen. Weiterführende Informationen dazu finden sich im Kapitel [Compliance und Menschenrechte](#).

Risikomanagementsystem im Segment

Finanzdienstleistungen

Das Risikomanagement des Segments Finanzdienstleistungen steht auf verschiedenen Säulen. Diese sind die Risikokultur, die Risikostrategie und der festgelegte Risikoappetit in den verschiedenen Risikoarten. Ergänzend hierzu gibt es eine Vielzahl von Richtlinien, die weltweit Geltung haben und in den jeweiligen Gesellschaften implementiert sind.

Zentrale Säule des Risikomanagements im Segment Finanzdienstleistungen ist die kontinuierliche Sicherstellung der Risikotragfähigkeit. Je nach Risikoart werden Limite vergeben, die den Risikoappetit definieren. Hierzu werden verschiedene regelmäßig validierte Value-at-Risk-Modelle verwendet. Das verwendete Konfidenzniveau dieser Modelle ist konservativ. Es wird zu jeder Zeit darauf geachtet, dass die Deckungsmassen, basierend auf dem Eigenkapital des Segments Finanzdienstleistungen, ausreichend sind.

Flankierend zu dem vorgenannten Modell werden in regelmäßigen Abständen Stresstests durchgeführt. Diese sind ein weiterer Indikator für mögliche Risikosteuerungsmaßnahmen und schaffen hohe Transparenz im Hinblick auf extreme, realistische Ereignisse besonders in volatilen Zeiten.

Grundsätzlich orientiert sich das Risikomanagement des Segments Finanzdienstleistungen an den Vorgaben der Aufsichtsbehörden und setzt diese weltweit konsequent um. Auch klimabezogene Risiken werden berücksichtigt und in regelmäßigen Abständen analysiert. Diese Betrachtung wird regelmäßig für einen mittelfristigen Zeitraum in die Zukunft erhoben.

[Klimabezogene Risiken und Chancen](#)

Die folgende Übersicht bietet einen Gesamtüberblick über die wesentlichen kurzfristigen Risiken und Chancen im Segment Finanzdienstleistungen:

	Risiken		Chancen	
	Klassifizierung der Risikohöhe	Veränderung zum Vorjahr	Klassifizierung	Veränderung zum Vorjahr
Kreditausfall	Mittel	-	Unwesentlich	-
Restwert	Hoch	-	Wesentlich	-
Zinsänderungen	Gering	-	Wesentlich	-
Operationelle Risiken	Mittel	-	-	-

Kreditrisiken und -chancen

Im Segment Finanzdienstleistungen wird das Risiko eines Zahlungsausfalls beim Abschluss eines Vertrages im Zins eingepreist. Darüber hinaus erfolgt eine fortlaufende Bewertung des Kreditportfolios mit dem Ziel, den Wertberichtigungsbedarf auf die Finanzforderungen zu ermitteln. Diese Bewertung beruht auf statistischen Modellen und berücksichtigt unter anderem folgende Aspekte: die Bonität des Kunden, sein Zahlungsverhalten und die wirtschaftliche Situation der Region des Kunden. Die Höhe der Kreditrisiken wird als mittel eingestuft.

In der fortlaufenden Überprüfung der Bonität des Portfolios können sich auch positive Effekte ergeben, die zu einer Reduzierung des Gesamtrisikos führen und entsprechend eine Chance darstellen. Die BMW Group schätzt potenzielle Chancen in diesem Bereich als unwesentlich ein. Besonders in volatilen Zeiten kann auch der Prozess der Kreditvergabe verändert werden, um rückläufige Bonitäten höher einzupreisen oder eventuell nicht anzunehmen.

Restwertrisiken und -chancen

Diese entstehen im Wesentlichen im Zusammenhang mit verleasten Fahrzeugen bei der Vermarktung nach deren Rückgabe. Restwertrisiken werden in der Risikohöhe als hoch klassifiziert. Chancen können sich aus einer positiven Abweichung von der Restwertprognose ergeben und werden als wesentlich eingestuft.

Dem Vertrag liegt ein Prognosewert für die Vermarktung bei Rückgabe des Fahrzeugs zugrunde. Dieser kann entweder übertroffen oder unterschritten werden. Interne Modelle stellen die kontinuierliche Bewertung des Portfolios sicher, weshalb die aktuelle Marktentwicklung zu jedem Zeitpunkt berücksichtigt wird.

In diesem Zusammenhang werden auch Aspekte der Nachhaltigkeit bewertet und langfristige Szenarien zur Entwicklung des Portfolios durchgeführt. Veränderungen von Antriebsarten werden permanent untersucht und die daraus resultierenden Erkenntnisse fließen ebenfalls in die Bewertung ein. Die Prognosemodelle für den Vertragsbeginn wie auch die laufende Bewertung des Portfolios werden permanent weiterentwickelt.

Zinsänderungsrisiken

In einem limitierten Umfang werden bewusst Zinsänderungsrisiken eingegangen, um damit verbundene Renditechancen zu nutzen. Risiken entstehen dabei durch eine teilweise Inkongruenz in den Zinsbindungsfristen. Diese werden als gering bewertet, sind jedoch gegenüber dem Vorjahr aufgrund der höheren Volatilität angestiegen. Die zugehörigen Chancen werden als wesentlich eingestuft.

Operationelle Risiken

Operationelle Risiken entstehen durch jegliche Art von ineffektiven oder fehlerhaften internen Prozessen, Systemen, externen Ereignissen oder Menschen. Das Ziel ist es, alle Risiken, außer den in den Absätzen davor genannten, systematisch zu erfassen und zu quantifizieren. Da die Risiken aus den verschiedensten Bereichen des Unternehmens stammen, wie beispielsweise IT-Sicherheit oder Lieferantenmanagement, ist eine enge Verzahnung mit diesen Bereichen essenziell und gewährleistet so eine adäquate Transparenz über die aktuelle Risikosituation des gesamten Bereichs. Die Risikohöhe wird als mittel eingestuft.

KLIMABEZOGENE RISIKEN UND CHANCEN

[1] Klimaveränderungen können sich auch auf das Geschäftsmodell der BMW Group auswirken. Deshalb analysiert das Unternehmen unterschiedliche Klimaszenarien, identifiziert und bewertet klimabezogene Risiken und Chancen und ergreift entsprechende Maßnahmen. ↗ GRI-Index: 201-2

Die BMW Group folgt dabei den Empfehlungen der TCFD und entwickelt die Prozesse zur Berichterstattung und internen Steuerung der klimabezogenen Risiken und Chancen kontinuierlich weiter.

Im Berichtsjahr 2022 wurden alle wesentlichen Risiken der BMW Group erstmals hinsichtlich ihrer Sensitivität bezüglich Klimaveränderungen betrachtet. Die klimarelevanten Anteile wurden gemäß TCFD für drei unterschiedliche Klimaszenarien analysiert. Für den mittelfristigen Zeithorizont bis 2034 werden transitorische und physische Klimarisiken unterschieden. Für den langfristigen Zeithorizont bis 2050 konzentriert sich die Bewertung auf die physischen Klimarisiken.

Klimaszenarien

Die BMW Group verwendet zur Identifizierung und Bewertung der klimabezogenen Risiken drei Szenarien, die sich an den Szenarien des Shared Socioeconomic Pathways (SSP) des Intergovernmental Panel on Climate Change (IPCC) orientieren.

Diese Klimaszenarien reichen von einem emissionsarmen Szenario mit einer Erderwärmung von < +1,5°C (Paris Agreement, SSP1-2.6) über ein mittleres Szenario mit durchschnittlich +2,5°C (Der mittlere Weg, SSP2-4.5) bis hin zu > +4°C (Fossile Entwicklung, SSP5-8.5).

Die BMW Group hat sich verpflichtet, ihre Geschäftstätigkeit am emissionsarmen Szenario des Pariser Klimaabkommens auszurichten, und hat die langfristige Unternehmensplanung konsequent darauf ausgelegt.

Transitorische Klimarisiken

Transitorische Klimarisiken entstehen aus der für die Begrenzung des Klimawandels notwendigen Transformation hin zu einer emissionsarmen Wirtschaft über alle Sektoren hinweg. Sie sind insbesondere dann spürbar, wenn sich Rahmenbedingungen schneller und/oder anders verändern als erwartet. Die transitorischen Klimarisiken wurden entlang von fünf Risikodimensionen identifiziert und bewertet.^[1]

Die folgende Tabelle zeigt die transitorischen Klimarisiken für die BMW Group:

RISIKODIMENSION	Transitorische Klimarisiken
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> — Innovationen in nachhaltige Technologien werden gefördert und beschleunigen die Verbreitung der Elektromobilität. Für die BMW Group könnte sich das auf die Auslieferungen und die Restwerte der bestehenden Produkte negativ auswirken. Im Bereich Produktion und Einkauf könnten Remanenzkosten durch die Umstellung der Prozesse und Anlagen entstehen. — Die digitale Konnektivität zwischen Unternehmen und Produkten zur Unterstützung der Dekarbonisierung nimmt zu, um Prozesse zu verschlanken und Emissionen besser managen zu können. Risiken für die BMW Group ergeben sich aus einer Zeitverzögerung beim Einsatz solcher Technologien, wenn zum Beispiel Beteiligte in der Lieferkette entsprechende Standards und Schnittstellen nicht schnell genug bereitstellen. — Disruptive technologische Innovationen können heute genutzte oder geplante Produkt- und Produktionstechnologien (von Energiespeicherung bis Verwertung) und Investitionen in diese obsolet machen oder deren Wirtschaftlichkeit infrage stellen. Im Bereich Infrastruktur (wie neue Treibstoffoptionen, Ladetechnologien für Elektrofahrzeuge) können sie Verfügbarkeit und Akzeptanz geplanter beziehungsweise erwarteter Rahmenbedingungen für die Kunden gefährden.
Markt und Wettbewerb	<ul style="list-style-type: none"> — Durch die weltweite Fokussierung auf nachhaltige Produkte steigen die Energie- und Rohstoffpreise. Dies hat direkte Auswirkungen auf die Herstellkosten der BMW Group und könnte in der Folge die Auslieferungen beeinflussen. Darüber hinaus sind Auswirkungen auf die Kredit- und Restwertrisiken im Segment Finanzdienstleistungen möglich. — Bestehende und neue Wettbewerber forcieren die Produktion elektrifizierter Fahrzeuge. Sollten die Produkte und Geschäftsmodelle von Kunden als attraktiver wahrgenommen werden, könnte dies entsprechende Auswirkungen auf die Auslieferungen der BMW Group haben. — Gravierende Verstöße gegen Nachhaltigkeits- oder Qualitätsstandards und inkorrekte Angaben hierzu können für eine Unterbrechung der Lieferkette beziehungsweise den Ausfall einzelner Lieferanten sorgen.
Kapital- und Finanzmarkt	<ul style="list-style-type: none"> — Eine gute Platzierung in ESG-Ratings wirkt sich positiv auf die Wahrnehmung eines Unternehmens am Kapitalmarkt aus und begünstigt Investitionsentscheidungen. Investitions- und Finanzentscheidungen von Investoren oder Kreditgebern setzen ein gutes ESG-Rating voraus. Kurzfristige und nicht vorhersehbare regulatorische Veränderungen können die Attraktivität eines Unternehmens am Kapitalmarkt verringern und Refinanzierungskosten erhöhen, falls nicht rechtzeitig auf die geänderten Rahmenbedingungen reagiert werden kann. Das könnte Auswirkungen auf das Kreditrating sowie die Refinanzierungskosten der BMW Group haben. — Die kurzfristige Beendigung staatlicher Subventionsmaßnahmen zur Förderung emissionsarmer Mobilität kann die Nachfrage für elektrifizierte Fahrzeuge reduzieren. — Unausgewogene Anpassungen in der CO₂-Bepreisung können die makro- und mikroökonomischen Gegebenheiten einer Volkswirtschaft negativ beeinflussen und dadurch unter anderem zu Verwerfungen im Kreditrisiko führen.
Politik, Recht und Regulatorik	<ul style="list-style-type: none"> — Eine kurzfristige Verschärfung von Gesetzen und Regulierungen in den Hauptmärkten der BMW Group (EU, USA und China) kann die Reaktionsmöglichkeiten der BMW Group und ihrer Lieferanten überfordern und Risiken für das Auslieferungsvolumen, Kosten und Restwerte schaffen. — Produktionsprozesse müssen zeitnah auf grüne Energiequellen und hocheffiziente, ressourcenschonende Anlagen umgestellt werden. Die BMW Group setzt bekannte Anforderungen schon heute konsequent um. Jedoch kann es aufgrund kurzfristiger zusätzlicher Anforderungen zu weiteren Kosten kommen. — Bei Lieferanten könnten strengere Vorschriften zur Kreislaufwirtschaft, Ressourcenvermeidung und Wiederverwertung zeitnah zu höheren Kosten führen. — Schnell steigende und/oder selektiv diskriminierende regionale Fahrzeugerwerbs- und Gebrauchssteuern können zu höheren Kosten beziehungsweise einem Rückgang bei den Auslieferungen führen.
Gesellschaft	<ul style="list-style-type: none"> — Weltweit steigt das Umweltbewusstsein in der Gesellschaft. Gesellschaftliche Debatten als Folge einer wahrgenommenen Verschärfung der Klimaentwicklung könnten zu einem veränderten Mobilitätsverhalten beziehungsweise veränderten Kundenpräferenzen führen, die in den einzelnen Regionen unterschiedlich ausgeprägt sein können. Dies kann Anpassungen im Produktportfolio erforderlich machen mit Auswirkungen auf die Auslieferungen und Fahrzeugrestwerte.

[i] In der folgenden Grafik werden die Risikodimensionen der transitorischen Risiken den Erwärmungsszenarien gegenübergestellt. Mögliche Auswirkungen werden in fünf Stufen klassifiziert.

Die möglichen transitorischen Risiken sind aufgrund schnell einsetzender und möglicherweise unvorhergesehener Entwicklungen im Erderwärmungsszenario Paris Agreement mittelfristig am höchsten. Es ist nicht auszuschließen, dass in den nächsten Jahren weltweit noch entschiedenere Maßnahmen ergriffen werden, um das < +1,5°C Ziel zu erreichen. Dies zeigt sich für die BMW Group insbesondere in den Risikodimensionen Politik, Recht und Regulatorik sowie Markt und Wettbewerb. Zum einen könnten hier ad hoc entschiedene regulatorische Anforderungen in Kraft treten, die sich auf Produkte, Produktion und Lieferketten auswirken könnten. In der Risikodimension Markt und Wettbewerb könnten sich Risiken erhöhen, zum einen durch eine erhöhte Nachfrage und daraus resultierende höhere Preise bei ausgewählten (knappen) Rohstoffen und zum anderen durch steigende Energiepreise.]

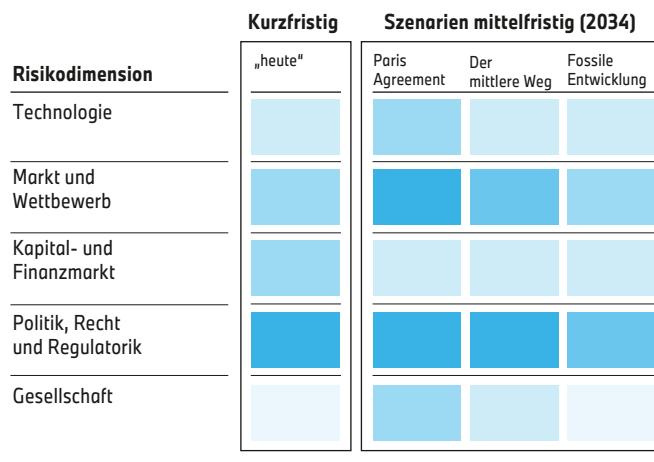
[i] Physische Klimarisiken

Neben den transitorischen Risiken bewertet die BMW Group auch die physischen Risiken. Berücksichtigt werden dabei eine zunehmende Häufung und Intensität von akuten Extremwetterereignissen wie Hitzewellen, Stürme und Überschwemmungen sowie längerfristige Änderungen wie bei Temperatur oder Niederschlagsmengen. Zur Bewertung wird auf externe Daten zurückgegriffen, die die Entwicklung der akuten und anhaltenden Naturereignisse über die Erderwärmungsszenarien und die Zeit hinweg bewerten.

Für die BMW Group können daraus zum einen Schäden an Vermögensgegenständen wie Gebäuden, Fahrzeugen oder Teilen auftreten, zum anderen kann es aufgrund eines solchen Ereignisses zu Betriebsunterbrechungen am eigenen Standort oder an Standorten von Lieferanten kommen.

Physische Klimarisiken verstärken sich für die BMW Group insbesondere im langfristigen Betrachtungszeitraum des Szenarios >+4°C. Dies führt zu einem erhöhten Risiko sowohl für die Produktionsstandorte der BMW Group als auch die Lieferantenstandorte. Die Risiken aus Produktions- und Distributionsunterbrechungen sowie die Risiken in der Lieferkette werden den Erwärmungsszenarien für einen mittleren (2034) und einen langfristigen (2050) Zeitraum gegenübergestellt:]

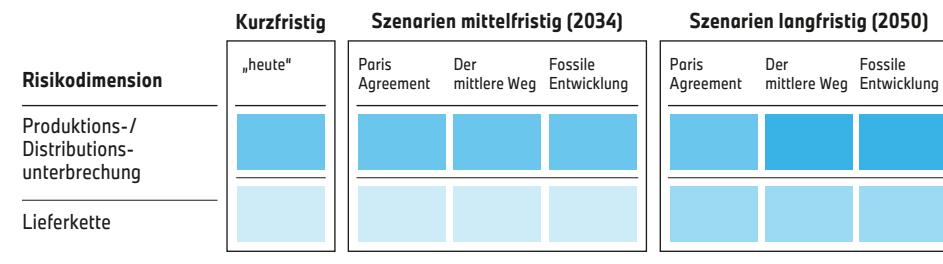
[i] Transitorische Klimarisiken



Risikoausprägung gering hoch]

Risikoausprägung gering hoch]

[i] Physische Klimarisiken



Risikoausprägung gering hoch]

Klimabezogene Chancen

Die BMW Group sieht eine Chance darin, einen belegbaren Beitrag zur Begrenzung der Erderwärmung zu leisten und hierbei wirtschaftlich erfolgreich zu sein. Im Unterschied zur Risikoperspektive beziehen sich die fünf Dimensionen klimabezogener transitorischer Chancen auf den unternehmerischen Erfolg mit Produkten, Produktionsprozessen und einer Wertschöpfungskette, die jeweils ihren Beitrag zur Verlangsamung des Klimawandels leisten.

DIMENSION	Transitorische Chancen
Technologie	<ul style="list-style-type: none"> — Durch den Ausbau des elektrifizierten Produktpportfolios und durch die Eigenentwicklung und -produktion von Elektroantrieben, Batterien und Batteriezellprototypen erfolgt eine frühzeitige Sicherung von Know-how und Systemkompetenz. Daraus können sich Wettbewerbsvorteile ergeben. — In der Kreislaufwirtschaft wird die BMW Group unter anderem durch neue Technologien den Einsatz von Sekundärmaterial schrittweise erhöhen und damit gleichzeitig CO₂-Emissionen senken. Damit trägt die BMW Group nicht nur zum Erreichen des CO₂-Ziels in der Lieferkette bei, sondern verringert die Abhängigkeit von Primärmaterial mit Blick auf dessen Verfügbarkeit und Kosten.
Markt und Wettbewerb	<ul style="list-style-type: none"> — Durch flexible Fahrzeugarchitekturen und Produktionssysteme ergeben sich für die BMW Group Chancen, um auf eine veränderte Kundennachfrage oder regulatorische und infrastrukturelle Unterschiede in den Märkten schnell und flexibel zu reagieren. — Durch eine überzeugende Nachhaltigkeitsperformance bei den angebotenen Produkten und den forcierten Weg in die Kreislaufwirtschaft können Vorteile durch eine erhöhte Kundennachfrage entstehen. — Die Eigenerzeugung von Grünstrom verbessert unsere Umweltbilanz und vermindert die Abhängigkeit von externen Stromquellen und Preisschwankungen am Energiemarkt.
Kapital- und Finanzmarkt	<ul style="list-style-type: none"> — Über eine umfassende und transparente Berichterstattung stellt die BMW Group den Zugang zum Kapitalmarkt sicher und erreicht nachhaltig attraktive Finanzierungskonditionen. — Mehr Transparenz und Vergleichbarkeit der Leistungen bei der CO₂-Reduzierung erleichtern die Honorierung der ergriffenen Maßnahmen und schaffen Vertrauen bei Investoren.
Politik, Recht und Regulatorik	<ul style="list-style-type: none"> — Die BMW Group antizipiert in ihren strategischen Prämissen frühzeitig absehbare rechtliche Veränderungen, steigende CO₂-Preise in Form von Steuern und Abgaben sowie eine mögliche Verknappung von Emissionsrechten im Rahmen von Emissionshandelssystemen. — Verbesserte steuerliche Rahmenbedingungen und Anreize für Kunden sowie Investitionsbeihilfen und Erleichterungen für Klimaschutzmaßnahmen in der Produktion könnten die Fortschritte bei der Reduzierung von CO₂-Emissionen beschleunigen. — Deutlich erhöhte Investitionen in die Ladeinfrastruktur und in die Erzeugung und Verteilung von Wasserstoff können die Nachfrage nach emissionsfreien Fahrzeugen stark steigern und den Ersatz fossiler Energieträger in der Produktion vereinfachen.
Gesellschaft	<ul style="list-style-type: none"> — Die BMW Group leistet gemeinsam mit ihren Lieferanten einen Beitrag, CO₂-Emissionen entlang der Wertschöpfungskette zu reduzieren und auf CO₂-mindernde Maßnahmen hinzuwirken. — Die BMW Group kann durch ihren Fokus auf Nachhaltigkeit einen wertvollen gesellschaftlichen Beitrag zur Vermeidung der Klimaerwärmung leisten.

ZUSAMMENFASSUNG UND AUSBLICK

Die Rahmenbedingungen aus wesentlichen kurzfristigen Risiken, Reputationsrisiken und den klimabezogenen Risiken zeigen mögliche Herausforderungen für die BMW Group auf. Die BMW Group setzt sich mit diesen Risiken sowie den entsprechenden Chancen aktiv auseinander und berücksichtigt sie in den Entscheidungs- und Planungsprozessen. Das RMS wird dazu auf Basis von internen und externen Impulsen kontinuierlich weiterentwickelt.]

COMPLIANCE UND MENSCHENRECHTE

Für die BMW Group ist Compliance die Grundlage unseres langfristigen Erfolgs. Sie schafft Vertrauen in unsere Produkte und Marken und prägt unser Bild in der Öffentlichkeit. Compliance umfasst nicht nur die weltweite Einhaltung des geltenden Rechts und unternehmensinterner Regeln, sondern ist Teil unseres Selbst- und Führungsverständnisses, gelebte Integritätskultur und verbindlicher Rahmen aller unternehmerischen Aktivitäten.

Compliance als Unternehmensaufgabe

Für den Vorstand der BMW AG ist Compliance eine Leistungsaufgabe, die er durch Schaffung eines angemessenen Ordnungs- und Überwachungsrahmens, ein regelmäßiges und anlassbezogenes Berichtswesen sowie eine eindeutige Kommunikation wahrnimmt. Dies basiert auf dem Grundverständnis, dass es in der Verantwortung aller Mitarbeitenden liegt, geltendes Recht und die sich darauf beziehenden internen Regelungen einzuhalten. Als Vorbilder haben Führungskräfte die Aufgabe, die Compliance-Kultur in ihrem Verantwortungsbereich zu verankern und dafür zu sorgen, dass Compliance-Anforderungen und -Prozesse umgesetzt werden. [↗ GRI-Index: 2-23](#)

Der Chief Compliance Officer (CCO) der BMW Group verantwortet das konzernweite Compliance-Management-System, leitet den Group-Compliance-Bereich und informiert regelmäßig Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG.

Compliance-Management-System (CMS)

Das konzernweite CMS stärkt die Compliance- und Integritätskultur und trägt dazu bei, Sanktions- und Haftungsrisiken sowie Risiken aus weiteren (nicht-)finanziellen Nachteilen wie Reputationrisiken zu reduzieren. Es ist auf Angemessenheit und Wirksamkeit ausgerichtet und basiert auf dem Prevent-Detect-Respond-Ansatz mit spezifischen Präventions-, Überwachungs-, Kontroll- und Reaktionsmaßnahmen. Wesentlich sind zudem eindeutige Zuständigkeiten und Verantwortlichkeiten.

Das CMS ist auf die Risikolage des Unternehmens ausgelegt und deckt die relevanten Compliance-Themenfelder ab. Konzernweit gehören dazu Korruptions-, Geldwäsche- und Betrugsprävention, Kartellrechts- und Menschenrechts-Compliance, Exportkontrolle, Datenschutz und Produkt-Compliance. Datenschutz und Produkt-Compliance werden außerhalb der Group Compliance in eigenständigen Fachabteilungen verantwortet.

[↗ GRI-Index: 2-27, 205-1, 205-3, 206-1](#)

CMS weiterentwickelt

Das CMS wird regelmäßig geprüft und bei Bedarf weiterentwickelt. Treiber sind strategische Fokus Themen, rechtliche und regulatorische Anforderungen und Trends, Best Practices sowie Industriestandards, die jeweils risikobasiert berücksichtigt werden. Ziel ist, das CMS konsequent zu verbessern. Die BMW Group engagiert sich aktiv als Mitglied in verschiedenen Vereinigungen und Interessengruppen wie dem Deutschen Institut für Compliance e.V. (DICO) auf Vorstandsebene oder in der Leitung des Arbeitskreises Menschenrechte.

Ein Schwerpunkt der Arbeit im Bereich Compliance im Berichtszeitraum waren Anpassungen beim Compliance-Programm Menschenrechte durch das zum 1. Januar 2023 in Kraft getretene Lieferkettensorgfaltspflichtengesetz. Seit Januar 2022 hat der Leiter Group Compliance zudem die Funktion des Menschenrechtsbeauftragten der BMW AG. Weitere Schwerpunkte ergaben sich im Bereich der Exportkontrolle aufgrund des Ukraine-Krieges sowie der Geldwäscheprävention aufgrund der Intensivierung von gesetzgeberischen Initiativen.

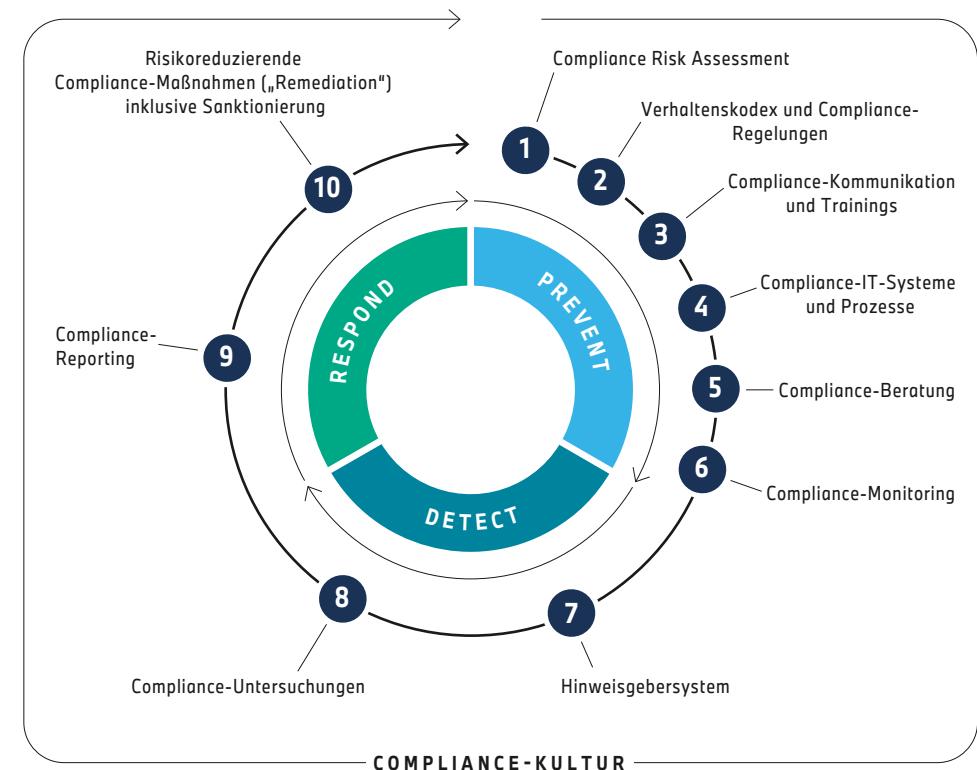
Bestandteil des CMS ist das Datenschutz-Management-System (DMS), das in der Verantwortung des Konzerndatenschutzes liegt. Es basiert ebenfalls auf dem Prevent-Detect-Respond-Ansatz. Grundlage des DMS sind die Anweisung zum Datenschutz (Privacy Corporate Rules) sowie die sogenannten Binding Corporate Rules, die den Transfer von Beschäftigertabellen innerhalb des Konzerns vertraglich sicherstellen. Die Umsetzung des DMS

wird durch regelmäßige Berichterstattung der Konzerngesellschaften und mit eigenständigen Auditierungen durch den Konzerndatenschutz abgesichert.

Die Produkt-Compliance wird als Teil des CMS durch den Bereich Qualitätsmanagement mit dem Schwerpunkt auf der Einhaltung technischer Anforderungen an die Produkte der BMW Group

verantwortet. Das Programm wurde im Berichtsjahr im Rahmen eines breit angelegten Projektes insbesondere mit dem Fokus auf eine stärkere Einbindung der Governance-Funktion in die operativen Prozesse sowie auf den Ausbau von Trainings- und Kommunikationsmaßnahmen weiterentwickelt. Produktspezifische Risikoanalysen sichern eine ganzheitliche Risikobetrachtung. ↗ [GRI-Index: 3-3](#)

Dreistufiger Ansatz des Compliance-Management-Systems



Konzernweites Compliance-Netzwerk

In den Fachbereichen werden relevante Compliance-Risiken auf Basis der Konzernvorgaben identifiziert, erstbewertet und Maßnahmen zu ihrer Reduzierung aufgesetzt. Unternehmensweit nehmen mehr als 250 Führungskräfte diese Aufgaben als operative Compliance-Verantwortliche für ihren Zuständigkeitsbereich wahr.

Die Zentralfunktion Group Compliance und das Netzwerk aus Ressort- und Bereichs-Compliance-Officern (Leiter der betreffenden Compliance-Funktionen) unterstützen die Fachabteilungen weltweit in ihrer Arbeit. Hinzu kommen rund 80 lokale Compliance Officer (Leiter der lokalen Compliance-Funktionen) in den internationalen Tochtergesellschaften der BMW AG. Aufgabe jedes Compliance Officers ist es, im jeweiligen Bereich das CMS und damit die Compliance-Programme für die definierten Themenfelder umzusetzen sowie bereichsspezifische Compliance-Maßnahmen zu identifizieren und umzusetzen.

Schulungen intensiviert

Schulungen werden kontinuierlich und zielgruppenspezifisch weiterentwickelt. So erweiterten wir im Berichtsjahr die unternehmensweit verpflichtende Online-Schulung Compliance-Grundlagen auf sechs Sprachen.

Die zweijährlich stattfindenden Online- und Präsenzschulungen mit Fallbeispielen und Testfragen stärken die Compliance-Kultur und regelkonformes Verhalten. Derzeit sind weltweit mehr als 81.000 Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter sowie Führungskräfte zu Compliance-Grundlagen sowie 38.000 Mitarbeitende zu Kartellrechts-Compliance geschult.* Ergänzt wird das Angebot durch die in 13 Sprachen weltweit angebotene Datenschutz-Pflichtschulung oder durch Schulungen zu [Menschenrechten](#).

[GRI-Index: 205-2](#)

* exklusive BMW Brilliance Automotive Ltd.

Digitalisierung unterstützt Compliance

Zur transparenten und effizienten Dokumentation, Bewertung und Genehmigung Compliance-relevanter Vorgänge werden seit Jahren konzernweite Compliance-IT-Systeme genutzt. Dies umfasst unter anderem die Bereiche Geldwäsche und Sanktionslisten, Austauschaktivitäten mit Wettbewerbern, Prüfung verlässlicher Geschäftspartner sowie die Prüfung der rechtlichen Zulässigkeit von Sachzuwendungen. Die dabei erhobenen Daten bilden die Basis für die Compliance-Risikobewertung.

Compliance und Hinweisgebersysteme

Bei Fragen und Hinweisen zu Compliance-relevanten Themen können sich Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter an ihre Führungskräfte und die zuständigen Fachstellen, insbesondere die Compliance-Funktionen, wenden.

Darüber hinaus können Hinweise in mehreren Sprachen anonym und vertraulich über die BMW Group SpeakUP Line als Hinweisgebersystem sowie an eine Ombudsstelle gemeldet werden. [Überprüfung der Wirksamkeit](#). Ergänzend steht der Compliance Contact als Anlaufstelle Mitarbeitenden und Externen zur Verfügung.

Die BMW Group schützt Hinweisgeber doppelt: So können Meldungen ohne Offenlegung der Identität erfolgen und Hinweisgeber werden wegen ihrer Meldung nicht benachteiligt. Alle Anfragen und Hinweise zum Thema Compliance werden mit Hilfe eines konzernweiten elektronischen Case-Management-Systems dokumentiert und bearbeitet. Bei Bedarf werden die Konzernrevision, die Konzernsicherheit, die rechtsberatenden Fachstellen oder der Betriebsrat einbezogen. [GRI-Index: 2-16](#)

Überprüfung und Kontrolle des CMS

CMS-differenzierte Kontrollebenen überprüfen regelmäßig die Einhaltung und Umsetzung der Compliance-Regeln und -Prozesse. Neben unmittelbaren Kontrollen durch die Compliance-Verantwortlichen als Geschäftsverantwortliche wirken weitere Maßnahmen risikoreduzierend, die in die Geschäftsprozesse integriert sind und in der Regel zum [Internen Kontrollsyste](#)m gehören.

Im Jahr 2022 wurde die Detect-Funktion der zentralen Compliance weiter ausgebaut, um anlassbezogene und -unabhängige Compliance-Untersuchungen durchführen zu können. Dazu zählen die Internal Investigations, die im Zusammenhang behördlicher Ermittlungsverfahren stehen und der internen Sachverhaltaufklärung dienen. Bei den risikobasierten Compliance Audits zur Identifizierung bestimmter Compliance-Risiken liegt der Schwerpunkt aktuell im Kartellrecht. Ergänzend prüft die Konzernrevision die Einhaltung von Compliance-Vorgaben durch Geschäftsverantwortliche sowie ausgewählte Elemente des CMS.

Alle Kontrollmaßnahmen sind darauf gerichtet, Compliance-Risiken zu reduzieren. Etwaige Verstöße werden umgehend abgestellt und das Risiko einer Wiederholung wird weitestgehend reduziert. Sofern Verstöße individuell zuzuordnen sind, werden sie auf Basis festgelegter Prozesse angemessen sanktioniert.

Darüber hinaus wurde im Jahr 2022 eine Compliance-Reifegradmessung eingeführt. Ziel ist, anhand definierter Kriterien die Angemessenheit und Wirksamkeit des CMS einschließlich des Implementierungsstatus strukturiert und transparent zu machen und zu bewerten. Die Messung berücksichtigt neben der Einschätzung der Compliance-Verantwortlichen auch die Beurteilung der Compliance und weiterer Governance-Funktionen. Unsere gesamthaft Stellungnahme zur Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontroll- und Risikomanagementsystems mit dem CMS ist im Kapitel [Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsyste](#)ms und Risikomanagementsystems zu finden.

Regelmäßiger Bericht an Vorstand und Aufsichtsrat

Vorstand und Aufsichtsrat der BMW AG beziehungsweise der Prüfungsausschuss als Gremium des Aufsichtsrats sowie die Führungsgremien im Unternehmen werden regelmäßig (mindestens zweimal pro Jahr) und zusätzlich bei Bedarf durch den CCO informiert.

Arbeitsnormen und Menschenrechte weltweit umsetzen

International anerkannte Richtlinien für Umwelt- und Sozialkriterien sind für die BMW Group der Maßstab in ihrer gesamten Wertschöpfungskette. Die in diesem Zusammenhang für uns grundlegenden Prinzipien sind:

- Die Leitsätze für multinationale Unternehmen der Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung (OECD)
- die UN-Leitprinzipien für Wirtschaft und Menschenrechte
- die zehn Grundprinzipien des UN Global Compact
- die Inhalte der ICC Business Charter for Sustainable Development
- die Cleaner Production Declaration des Umweltprogramms der Vereinten Nationen (UNEP)

Dabei konzentriert sich das Unternehmen auf Handlungsfelder, in denen es seinen Einfluss geltend machen kann. Diese (supra-)nationalen Vorgaben wurden mit Beteiligung insbesondere unserer Arbeitnehmervertretung durch die [Gemeinsame Erklärung über Menschenrechte und Arbeitsbedingungen in der BMW Group](#) von 2005 (aktualisiert im Jahr 2010), präzisiert durch den [BMW Group Kodex zu Menschenrechten und Arbeitsbedingungen](#) (2020), in unternehmensinterne Regelwerke und Prinzipien überführt und mit dem [Compliance Programm Menschenrechte](#) verzahnt.

Die Automobilindustrie ist eng in globale Lieferketten eingebunden. Da in einem weltweit übergreifenden, arbeitsteiligen Wertschöpfungsprozess das Risiko einzelner Verstöße gegen Vorgaben der Menschenrechte nicht vollständig ausgeschlossen werden kann, ist die Achtung der Menschenrechte im [BMW Group Supplier Code of Conduct](#) integriert. Wir verfolgen einen mehrstufigen

Sorgfaltspflichtenprozess, um unsere [soziale und ökologische Verantwortung](#) wahrzunehmen. Menschenrechtsbelange spielen beispielsweise bei der Standortwahl oder bei wesentlichen Investitionsentscheidungen eine wichtige Rolle. In Händler- und Importeursverträgen fordern wir, Compliance zu berücksichtigen und Menschenrechte zu achten. [GRI-Index: 2-23](#)

Compliance Management im Segment

Finanzdienstleistungen

Das Finanzdienstleistungsgeschäft unterliegt eigenen Regulierungen und Risiken. Der Schwerpunkt des Compliance-Managements liegt auf Geldwäscheprävention, Einhaltung von Finanzsanktionen, Informations- und Datenschutz, Betrugsprävention, legislativem und regulatorischem Monitoring, Verbraucherschutz sowie der Umsetzung von Anforderungen der Finanzdienstleistungsaufsicht. Zur Risikosteuerung wurde im Segment Finanzdienstleistungen eine eigene Fachstelle Compliance und Governance eingerichtet. Sie arbeitet eng mit der zentralen Compliance-Funktion zusammen, identifiziert auf Basis einer jährlichen Analyse mögliche Anpassungsbedarfe und legt Maßnahmen fest. Die weltweite Umsetzung durch Finanzdienstleistungsgesellschaften der BMW Group wird kontinuierlich überprüft und vierteljährlich an den Leitungskreis des Segments Finanzdienstleistungen berichtet.

Im Segment Finanzdienstleistungen ist Compliance Bestandteil des Zielmanagementprozesses. Die Integration spezifischer Ziele in der strategischen Steuerung unterstützt die Kontrolle der Umsetzung. Zusätzlich unterstützt ein Managementsystem die frühzeitige Erkennung von Risiken, die sich aus der Nichteinhaltung interner und externer Regeln ergeben.

INTERNES KONTROLLSYSTEM

Das Interne Kontrollsyste¹ (IKS) ist Bestandteil der internen Governance im Sinne prozessintegrierter und organisatorischer Überwachungsmaßnahmen und Kontrollaktivitäten, die die Richtigkeit der externen finanziellen und nichtfinanziellen Berichterstattung sicherstellen sollen. Das IKS definiert konzernweite Vorgaben zur Ausgestaltung des Internen Kontrollsyste ms für Rechnungslegungsprozesse und Prozesse für ausgewählte nicht-finanzielle Kennzahlen im BMW Group Bericht.

Das finanzielle IKS hat die Aufgabe, im Hinblick auf die wesentlichen Rechnungslegungsprozesse der BMW Group die Ordnungsmäßigkeit und Verlässlichkeit sicherzustellen. Schwerpunkt im nichtfinanziellen IKS ist die Weiterentwicklung der Datenerhebungs- und Berichtsprozesse, aus denen nichtfinanzielle Kennzahlen für den Integrierten Bericht erhoben und konsolidiert werden.

Das IKS basiert auf dem Three-Lines-Modell. Dieses Modell beschreibt das Zusammenwirken zur Steuerung des Risikomanagements. Dabei stellt das IKS als Bestandteil der zweiten Linie die Verbindung zwischen den operativen Einheiten (erste Linie) und der internen Revision (dritte Linie).

Grundsätzlich zielt jedes angemessene und wirksame IKS darauf ab, die Eintrittswahrscheinlichkeit potenzieller Risiken zu verhindern oder zu reduzieren.

In der Gestaltung der Elemente für das Interne Kontrollsyste m der BMW Group wurden international anerkannte Rahmenwerke für interne Kontrollsyste me berücksichtigt (z.B. COSO-Modell²).

Die wesentlichen Merkmale des Internen Kontrollsyste ms der BMW Group beziehen sich auf die organisatorische Verankerung des IKS-Rollenmodells, das Kontrollumfeld, eine Risikobeurteilung, Kontrollaktivitäten, Information und Kommunikation sowie Monitoring-Aktivitäten.

Das System und die angewandten Methoden werden kontinuierlich weiterentwickelt und hinsichtlich ihrer Funktionsfähigkeit regelmäßig beurteilt. Dessen ungeachtet gibt es inhärente Beschränkungen eines jeden Kontrollsyste ms, da nicht alle unzutreffenden Angaben verhindert oder rechtzeitig aufgedeckt werden können.

Relevante BMW Group Anweisungen und Richtlinien für Bilanzierungs-, Bewertungs- und Kontierungsvorgaben sowie Definitionen der nichtfinanziellen Kennzahlen stehen allen Mitarbeitern und Mitarbeitern über das Intranet zur Verfügung. Neue Bilanzierungsstandards werden in ihrer Auswirkung auf die Rechnungslegung der BMW Group beurteilt.

Das Prinzip der Funktionstrennung wird in den rechnungslegungsrelevanten IT-Systemen berücksichtigt. Im Rahmen der Weiterentwicklung der IT-Systeme für Rechnungslegungsprozesse werden IKS-Anforderungen verankert. Weiterhin werden in der BMW Group Datenanalysen genutzt, um etwaige Prozess- und Kontrollsyste m Schwächen zu erkennen und zu beseitigen.

Die Verantwortung für die Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontollsyste ms der Rechnungslegungsprozesse sowie der Prozesse der nichtfinanziellen Kennzahlen ist in einem Rollenmodell klar geregelt und liegt bei den verantwortlichen Führungskräften und Prozessverantwortlichen. Die verantwortlichen Führungskräfte berichten jährlich über ihre Einschätzung zum Internen Kontollsyste m der Rechnungslegungsprozesse. In die Beurteilung fließen Ergebnisse der internen und externen Revision sowie die Ergebnisse eines kontinuierlich durchgeföhrten Monitorings ein. Die Ergebnisse hieraus werden in einem zentralen IT-System erhoben und dokumentiert. Der Vorstand und der Prüfungsausschuss werden jährlich über das Interne Kontollsyste m unterrichtet. Bei wesentlichen Veränderungen des Internen Kontollsyste ms erfolgt eine unverzügliche Berichterstattung an den Vorstand und gegebenenfalls an den Aufsichtsrat.

¹ Angaben nach den §§ 289, 315 HGB

² Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission

ÜBERNAHMERELEVANTE ANGABEN*

UND ERLÄUTERUNGEN

Zusammensetzung des Gezeichneten Kapitals

Das Gezeichnete Kapital (Grundkapital) der BMW AG belief sich zum 31. Dezember 2022 auf 662.839.475 € (2021: 661.399.500 €) und ist gemäß § 4 Ziffer 1 der Satzung eingeteilt in 601.995.196 (90,82 %) (2021: 601.995.196 / 91,02 %) Stammaktien im Nennbetrag von 1 € und 60.844.279 (9,18 %) (2021: 59.404.304 / 8,98 %) Vorzugsaktien ohne Stimmrecht im Nennbetrag von 1 €. Die Aktien der Gesellschaft lauten auf den Inhaber.

Die Rechte und Pflichten der Aktionäre ergeben sich aus dem Aktiengesetz (AktG) in Verbindung mit der Satzung der Gesellschaft, die unter www.bmwgroup.com im Volltext zur Verfügung steht. Der Anspruch der Aktionäre auf Verbriefung ihrer Aktien ist satzungsgemäß ausgeschlossen. Das Stimmrecht jeder Aktie entspricht ihrem Nennbetrag. Je 1 € Nennbetrag des bei der Abstimmung vertretenen Grundkapitals gewährt eine Stimme (§ 18 Ziffer 1 der Satzung).

Die Vorzugsaktien der Gesellschaft sind Aktien im Sinne der §§ 139 ff. AktG, die mit einem nachzuzahlenden Vorzug bei der Verteilung des Gewinns ausgestattet sind und für die das Stimmrecht ausgeschlossen wurde. Das heißt, sie verleihen das Stimmrecht nur in den gesetzlich vorgesehenen Ausnahmefällen, insbesondere wenn der Vorzugsbetrag in einem Jahr nicht oder nicht vollständig gezahlt und der Rückstand im nächsten Jahr nicht neben dem vollen Vorzug dieses Jahres nachgezahlt wird. Mit Ausnahme des Stimmrechts gewähren die Vorzugsaktien dieselben Rechte wie die Stammaktien. Den Vorzugsaktien ohne Stimmrecht stehen zudem bei der Verteilung des Bilanzgewinns die in § 24 der Satzung bestimmten Vorrechte zu. Danach wird der Bilanzgewinn in der Reihenfolge verwendet, dass

- (a)** etwaige Rückstände von Gewinnanteilen auf die Vorzugsaktien ohne Stimmrecht in der Reihenfolge ihrer Entstehung nachgezahlt werden,
- (b)** auf die Vorzugsaktien ohne Stimmrecht ein Vorabgewinnanteil von 0,02 € je 1 € Nennwert gezahlt wird und
- (c)** etwaige weitere Gewinnanteile gleichmäßig auf die Stamm- und Vorzugsaktien gezahlt werden, soweit die Hauptversammlung keine andere Verwendung beschließt.

Beschränkungen, die Stimmrechte oder die Übertragung von Aktien betreffen

Die Gesellschaft hat neben Stammaktien auch Vorzugsaktien ohne Stimmrecht ausgegeben. Nähere Informationen finden sich unter [Zusammensetzung des Gezeichneten Kapitals](#).

Zum 31. Dezember 2022 besaß die Gesellschaft insgesamt 16.760.957 eigene Stamm- und Vorzugsaktien, aus denen der Gesellschaft gemäß § 71 b AktG keine Rechte zustehen. Über den aktuellen Stand des Aktienrückkaufs informiert die Gesellschaft laufend auf ihrer Internetseite.

Soweit die Gesellschaft im Rahmen ihres Mitarbeiteraktienprogramms Vorzugsaktien ohne Stimmrecht an Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter ausgegeben hat, unterliegen diese Aktien grundsätzlich einer firmenseitigen privatrechtlichen Veräußerungssperre von vier Jahren, gerechnet ab dem Beginn des Kalenderjahres der Ausgabe.

Darüber hinaus bestehen vertragliche Vereinbarungen mit den Vorstandsmitgliedern und bestimmten Bereichsleitern über Haltefristen für Stammaktien, die diese im Rahmen aktienbasierter Vergütungsprogramme erwerben [Vergütungsbericht \(zu Aktienhaltefristen von Vorstandsmitgliedern\)](#).

Direkte oder indirekte Beteiligungen am Kapital, die 10 % der Stimmrechte überschreiten

Es bestanden nach Kenntnis der Gesellschaft zum angegebenen Stichtag folgende direkte oder indirekte Beteiligungen am stimmberechtigten Kapital, die zum Bilanzstichtag 10 % der Stimmrechte überschreiten:¹

in %	Direkter Anteil der Stimmrechte	Indirekter Anteil der Stimmrechte
Stefan Quandt, Deutschland	0,2	25,6 ²
AQTON SE, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	9,0	16,6 ³
AQTON Verwaltung GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland		16,6 ⁴
AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	16,6	
Susanne Klatten, Deutschland	0,2	20,7 ⁵
Susanne Klatten Beteiligungs GmbH, Bad Homburg v. d. Höhe, Deutschland	20,7	

¹ freiwillige Bestandsmitteilungen der aufgeführten Aktionäre zum Stichtag 31. Dezember 2022

² kontrollierte Unternehmen, von denen 3 % oder mehr zugerechnet werden: AQTON SE, AQTON Verwaltung GmbH, AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte

³ kontrollierte Unternehmen, von denen 3 % oder mehr zugerechnet werden: AQTON Verwaltung GmbH, AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte

⁴ kontrollierte Unternehmen, von denen 3 % oder mehr zugerechnet werden: AQTON GmbH & Co. KG für Automobilwerte

⁵ kontrollierte Unternehmen, von denen 3 % oder mehr zugerechnet werden: Susanne Klatten Beteiligungs GmbH

Bei den genannten Anteilen am stimmberechtigten Grundkapital können sich nach dem angegebenen Zeitpunkt Veränderungen ergeben haben, die der Gesellschaft gegenüber nicht meldepflichtig waren. Da die Aktien der Gesellschaft Inhaberaktien sind, werden der Gesellschaft Veränderungen beim Aktienbesitz grundsätzlich nur bekannt, soweit sie Meldepflichten unterliegen.

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen

Aktien mit Sonderrechten, die Kontrollbefugnisse verleihen, bestehen bei der Gesellschaft nicht.

Art der Stimmrechtskontrolle, wenn Arbeitnehmer am Kapital beteiligt sind und ihre Kontrollrechte nicht unmittelbar ausüben

Die Mitarbeiter üben ihre Kontrollrechte aus Aktien, die sie im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms und/oder des aktienbasierten Vergütungsprogramms erworben haben, wie andere Aktionäre unmittelbar nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen und der Satzung aus.

Gesetzliche Vorschriften und Bestimmungen der Satzung über die Ernennung und Abberufung von Vorstandsmitgliedern und die Änderung der Satzung

Die Ernennung und Abberufung der Mitglieder des Vorstands richtet sich nach den §§ 84 f. AktG in Verbindung mit § 31 Mitbestimmungsgesetz (MitbestG).

Bei Satzungsänderungen sind die §§ 179 ff. AktG zu beachten. Über Satzungsänderungen hat die Hauptversammlung zu entscheiden (§§ 119 Abs. 1 Nr. 6, 179 Abs. 1 AktG). Der Aufsichtsrat ist befugt, Änderungen der Satzung zu beschließen, die nur die Fassung betreffen (§ 14 Ziffer 3 der Satzung). Die Beschlüsse der Hauptversammlung werden, soweit nicht das Gesetz zwingend etwas Abweichendes bestimmt, mit einfacher Mehrheit der abgegebenen Stimmen beziehungsweise, soweit eine Kapitalmehrheit vorgeschrieben ist, mit der einfachen Mehrheit des vertretenen Kapitals gefasst (§ 20 Ziffer 1 der Satzung).

Befugnisse des Vorstands insbesondere hinsichtlich der Möglichkeit, Aktien auszugeben oder zurückzukaufen

Der Vorstand ist in den in § 71 AktG gesetzlich geregelten Fällen zum Rückkauf von Aktien und zur Veräußerung zurückgekaufter Aktien befugt, beispielsweise zur Abwendung eines schweren, unmittelbar bevorstehenden Schadens und/oder um die Aktien Personen zum Erwerb anzubieten, die im Arbeitsverhältnis zu der Gesellschaft oder einem mit ihr verbundenen Unternehmen stehen oder standen.

Gemäß Beschluss der Hauptversammlung vom 11. Mai 2022 ist der Vorstand ermächtigt, bis zum 10. Mai 2027 eigene Aktien (Stammaktien und/oder Vorzugsaktien) mit einem Anteil am Grundkapital von insgesamt bis zu 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung oder – falls dieser Wert niedriger ist – des zum Zeitpunkt der Ausübung der Ermächtigung bestehenden Grundkapitals zu erwerben.

Gemäß § 4 Ziffer 5 der Satzung ist der Vorstand ermächtigt, das Grundkapital für die Zwecke eines Mitarbeiteraktienprogramms in der Zeit bis zum 15. Mai 2024 mit Zustimmung des Aufsichtsrats gegen Bareinlagen um bis zu 282.625 € durch Ausgabe neuer Vorzugsaktien ohne Stimmrecht, die den bisher ausgegebenen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht gleichstehen, zu erhöhen (Genehmigtes Kapital 2019). Das Bezugsrecht der Aktionäre auf die neuen Aktien ist ausgeschlossen. Ein bedingtes Kapital besteht zum Berichtszeitpunkt nicht.

Wesentliche Vereinbarungen der Gesellschaft, die unter der Bedingung eines Kontrollwechsels infolge eines Übernahmeangebots stehen

Die BMW AG ist Partei folgender wesentlicher Vereinbarungen, die Regelungen für den Fall des Kontrollwechsels beziehungsweise Kontrollerwerbs infolge eines Übernahmeangebots enthalten:

- Der mit einem internationalen Konsortium mehrerer Banken geschlossene Vertrag über eine zum Stichtag nicht beanspruchte syndizierte Kreditlinie berechtigt die kreditgebenden Banken zur außerordentlichen Kündigung der Kreditlinie mit der Folge der sofortigen Fälligkeit aller ausstehenden Beträge und Zinsen für den Fall, dass eine oder mehrere Personen gemeinsam direkt oder indirekt die Kontrolle über die BMW AG übernehmen. Der Begriff der Kontrolle ist definiert als Erwerb von mehr als 50 % der Kapitalanteile an der BMW AG oder der Berechtigung zum Bezug von mehr als 50 % der Dividenden oder des Rechts zur Führung der Geschäfte oder zur Benennung der Mehrheit der Aufsichtsratsmitglieder.
- Ein mit der Peugeot SA geschlossener Kooperationsvertrag betreffend kleine 1- bis 1,6-Liter-Benzinmotoren berechtigt jeden Kooperationspartner zur außerordentlichen Kündigung für den Fall, dass ein Wettbewerber die Kontrolle über die jeweils andere Vertragspartei erlangt und die Bedenken des anderen Vertragspartners betreffend die Auswirkungen des Kontrollwechsels auf die Kooperation während eines zunächst zu initierenden Diskussionsprozesses nicht ausgeräumt werden.
- Die BMW AG ist Garantiegeberin in Bezug auf sämtliche Pflichten aus der Vereinbarung betreffend das Joint Venture BMW Brilliance Automotive Ltd. in China. Diese sieht grundsätzlich ein Kündigungsrecht der Joint-Venture-Partner für den Fall vor, dass ein Kontrollwechsel bei einem der Partner eintritt oder dass direkt oder indirekt mehr als 25 % der Anteile an der jeweils anderen Partei von einem Dritten erworben oder auf einen Dritten verschmolzen werden. Eine Kündigung des Joint-Venture-Vertrags kann zur Auseinandersetzung des Joint Ventures mit einem optionalen Ankaufsrecht für BMW (oder für den Partner) an den Geschäftsanteilen des jeweils anderen Partners oder zur Liquidation der Joint-Venture-Gesellschaft führen.
- Betreffend den Handel mit derivativen Finanzinstrumenten bestehen Rahmenverträge mit Kreditinstituten und Banken (ISDA Master Agreements), die jeweils ein außerordentliches Kündigungsrecht mit der Folge der Abwicklung aller laufenden Transaktionen für den Fall vorsehen, dass eine wesentliche Verschlechterung der Kreditwürdigkeit der betreffenden Vertragspartei Folge eines direkten oder indirekten Erwerbs des wirtschaftlichen Eigentums an Kapitalanteilen, die die Berechtigung zur Wahl der Mehrheit der Mitglieder des Aufsichtsrats einer Vertragspartei vermitteln, oder einer sonstigen Beteiligung, die die Kontrolle über eine Vertragspartei ermöglicht, oder einer Verschmelzung oder Vermögensübertragung ist.
- Die BMW AG und die Mercedes-Benz Group AG haben ein Joint Venture Agreement betreffend Mobilitätsdienstleistungen u. a. in den Geschäftsbereichen Ride-Hailing und Laden abgeschlossen, das für die Mercedes-Benz Group AG und die BMW AG (Prinzipale) jeweils das Recht vorsieht, ein Bieterverfahren für den Fall einzuleiten, dass (i) dem anderen Prinzipal gem. § 33 WpHG das Erreichen von Stimmrechten unter Einschluss einer Zurechnung nach § 34 WpHG von mehr als 50 % oder gem. § 20 AktG ein Anteilsbesitz von mehr als 50 % mitgeteilt wird oder (ii) ein Aktionär oder ein Dritter Stimmrechte oder Anteile an dem anderen Prinzipal unter Berücksichtigung einer Zurechnung gem. § 30 WpHG von mehr als 50 % hält oder (iii) der andere Prinzipal einen Beherrschungsvertrag als abhängiges Unternehmen abgeschlossen hat. Das Ergebnis eines solchen Bieterverfahrens ist, dass der höchstbietende Prinzipal den Zuschlag für das Gemeinschaftsunternehmen erhält.
- Mehrere einzelne Liefer- und Entwicklungsverträge zwischen der BMW AG und verschiedenen Industriekunden, die alle den Verkauf von Antriebssystemkomponenten betreffen, berechtigen den jeweiligen Industriekunden zur außerordentlichen Kündigung bei bestimmten Fällen eines Kontrollwechsels bei der BMW AG (zum Beispiel wenn die BMW AG mit

einem dritten Unternehmen fusioniert oder von einem dritten Unternehmen übernommen wird; ein Automobilhersteller erwirbt mehr als 50 % der Stimmrechte oder Kapitalanteile an der BMW AG).

— Die BMW AG ist Partei der Gesellschaftervereinbarung betreffend die There Holding B. V., die der Mehrheitsgesellschafter der HERE-Gruppe ist. Nach der Gesellschaftervereinbarung muss eine Vertragspartei im Falle eines Kontrollwechsels ihre (direkt oder indirekt gehaltenen) Anteile an der There Holding B. V. den anderen Gesellschaftern zum Kauf anbieten. Ein Kontrollwechsel liegt in Bezug auf die BMW AG vor, wenn eine Person die Kontrolle über die BMW AG übernimmt oder verliert, wobei Kontrolle definiert ist als (i) das Innehaben von oder die Kontrolle über mehr als 50 % der Stimmrechte, (ii) die Möglichkeit, mehr als 50 % der auf Hauptversammlungen ausübaren Stimmrechte zu allen oder nahezu allen Angelegenheiten zu steuern, oder (iii) das Recht, die Mehrheit der Mitglieder von Vorstand oder Aufsichtsrat zu bestimmen. Des Weiteren liegt ein Kontrollwechsel vor, wenn Wettbewerber der HERE-Gruppe beziehungsweise bestimmte mögliche Wettbewerber der HERE-Gruppe aus der Technologiebranche mindestens 25 % der Kapitalanteile oder der Stimmrechte an der BMW AG erwerben. Wenn keiner der anderen Gesellschafter diese Anteile übernimmt, haben die anderen Gesellschafter das Recht, die Auflösung der There Holding B. V. zu beschließen.

— Der zwischen der BMW AG, Intel Corporation und Mobileye Vision Technologies Ltd. abgeschlossene Entwicklungs-kooperationsvertrag zur Entwicklung von Technologien für hoch und voll automatisierte Fahrzeuge kann durch jeden Partner gekündigt werden, wenn ein Wettbewerber eines Partners mindestens 30 % der stimmberechtigten Anteile eines der Partner erwirbt und dann auch hält.

— Der zwischen der BMW AG, FCA US LLC und FCA Italy S. p. A. abgeschlossene Entwicklungs-kooperationsvertrag zur Entwicklung von Technologien für automatisierte Fahrzeuge kann durch jeden Partner gekündigt werden, wenn bestimmte Wettbewerber der Technologiebranche mindestens 30 % der stimmberechtigten Anteile des anderen Partners erwerben und dann auch halten.

— Die BMW AG hat mit der Great Wall Motor Company Limited die Gründung des Joint Ventures Spotlight Automotive Ltd. in China vereinbart. Der zugrunde liegende Joint-Venture-Vertrag sieht grundsätzlich ein außerordentliches Kündigungsrecht beider Joint-Venture-Partner für den Fall vor, dass direkt oder indirekt mehr als 25 % der Anteile an der jeweils anderen Partei von einer dritten Person erworben werden oder die andere Partei mit einer anderen rechtlichen Person verschmolzen wird. Eine Kündigung des Joint-Venture-Vertrags kann zum Verkauf der Gesellschaftsanteile an den jeweils anderen Joint-Venture-Partner oder zur Liquidation der Joint-Venture-Gesellschaft führen.

Entschädigungsvereinbarungen der Gesellschaft, die für den Fall eines Übernahmeangebots mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern getroffen sind

Entschädigungsvereinbarungen mit den Mitgliedern des Vorstands oder Arbeitnehmern für den Fall eines Übernahmeangebots hat die Gesellschaft nicht getroffen.

-
- 153 Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente**
 - 154 Gesamtergebnisrechnung des Konzerns**
 - 155 Bilanz des Konzerns und der Segmente zum 31. Dezember 2022**
 - 157 Kapitalflussrechnung des Konzerns und der Segmente**
 - 159 Entwicklung des Konzerneigenkapitals**
 - 161 Konzernanhang**
 - 161 Grundsätze
 - 174 Erläuterungen zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung
 - 181 Erläuterungen zur Gesamtergebnisrechnung
 - 183 Erläuterungen zur Bilanz
 - 205 Sonstige Angaben
 - 230 Segmentinformationen
 - 233 Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2022
-

3 – K O N Z E R N – A B S C H L U S S



GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

GESAMTERGEBNISRECHNUNG DES KONZERNNS

in Mio. €

Anhang

	2022	2021
Jahresüberschuss	18.582	12.463
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	1.077	1.243
Latente Steuern	- 332	- 224
Bestandteile, die zukünftig nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden	745	1.019
Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)	- 154	- 45
Derivative Finanzinstrumente	2.801	14
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	- 1.557	72
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	22	- 50
Latente Steuern	- 458	163
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	199	1.228
Bestandteile, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden	853	1.382
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.598	2.401
Gesamtergebnis	20.180	14.864
Gesamtergebnisanteil fremder Gesellschafter	679	81
Gesamtergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG	19.501	14.783

BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2022

in Mio. €	Anhang	Konzern		Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
		2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
AKTIVA													
Immaterielle Vermögenswerte	22	21.776	12.980	21.220	12.438	185	167	370	374	1	1	-	-
Sachanlagen	23	32.126	22.390	31.514	21.885	491	438	121	67	-	-	-	-
Vermietete Erzeugnisse	24	42.820	44.700	-	-	-	-	49.867	52.017	-	-	-7.047	-7.317
At Equity bewertete Beteiligungen	25	420	5.112	420	5.112	-	-	-	-	-	-	-	-
Sonstige Finanzanlagen		1.351	1.241	14.775	6.061	-	-	28	21	23.020	6.899	-36.472	-11.740
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	50.368	51.712	-	-	-	-	50.482	51.808	-	-	-114	-96
Finanzforderungen	27	3.073	1.715	1.522	577	-	-	481	159	1.191	997	-121	-18
Latente Ertragsteuern	14	1.758	2.202	3.340	3.418	-	-	517	618	23	39	-2.122	-1.873
Sonstige Vermögenswerte	29	1.030	1.302	2.612	2.057	25	30	2.325	2.649	38.315	38.882	-42.247	-42.316
Langfristige Vermögenswerte		154.722	143.354	75.403	51.548	701	635	104.191	107.713	62.550	46.818	-88.123	-63.360
Vorräte	30	20.005	15.928	18.679	14.868	802	656	524	404	-	-	-	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	31	4.127	2.261	3.869	2.076	143	91	114	94	1	-	-	-
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	26	35.340	35.705	-	-	-	-	35.340	35.705	-	-	-	-
Finanzforderungen	27	5.164	5.800	3.841	4.925	-	-	560	542	766	520	-3	-187
Laufende Ertragsteuern	28	1.096	1.529	547	300	-	-	134	83	415	1.146	-	-
Sonstige Vermögenswerte	29	9.602	8.941	31.576	35.592	4	3	5.020	5.425	54.857	56.589	-81.855	-88.668
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente		16.870	16.009	13.109	12.009	21	9	3.530	3.471	210	520	-	-
Kurzfristige Vermögenswerte		92.204	86.173	71.621	69.770	970	759	45.222	45.724	56.249	58.775	-81.858	-88.855
Bilanzsumme		246.926	229.527	147.024	121.318	1.671	1.394	149.413	153.437	118.799	105.593	-169.981	-152.215

BILANZ DES KONZERNS UND DER SEGMENTE ZUM 31. DEZEMBER 2022

in Mio. €	Anhang	Konzern		Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Konsolidierungen	
		2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
PASSIVA													
Gezeichnetes Kapital	32	663	661	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kapitalrücklage	32	2.432	2.325	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Gewinnrücklagen	32	85.425	71.705	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Kumuliertes übriges Eigenkapital	32	- 117	- 325	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eigene Anteile	32	- 1.278	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	32	87.125	74.366	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Anteile anderer Gesellschafter		4.163	766	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Eigenkapital		91.288	75.132	67.234	50.296	-	-	17.737	17.324	48.894	25.264	- 42.577	- 17.752
Rückstellungen für Pensionen	34	339	1.247	233	1.073	9	31	20	35	77	108	-	-
Sonstige Rückstellungen	35	8.445	7.206	8.206	6.944	83	110	156	152	-	-	-	-
Latente Ertragsteuern	14	2.765	1.458	2.786	1.515	-	-	3.447	3.426	315	88	- 3.783	- 3.571
Finanzverbindlichkeiten	37	53.469	62.342	2.730	2.247	2	2	16.343	18.909	34.515	41.202	- 121	- 18
Sonstige Verbindlichkeiten	38	6.199	5.676	6.840	6.739	721	524	39.654	40.003	1.185	475	- 42.201	- 42.065
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		71.217	77.929	20.795	18.518	815	667	59.620	62.525	36.092	41.873	- 46.105	- 45.654
Sonstige Rückstellungen	35	7.316	6.748	6.668	6.175	123	109	519	460	6	4	-	-
Laufende Ertragsteuern	36	1.224	921	886	700	-	-	123	140	215	81	-	-
Finanzverbindlichkeiten	37	40.727	41.121	1.646	1.462	-	-	25.718	24.428	13.366	15.418	- 3	- 187
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	39	14.120	10.932	12.763	9.650	494	378	852	894	11	10	-	-
Sonstige Verbindlichkeiten	38	21.034	16.744	37.032	34.517	239	240	44.844	47.666	20.215	22.943	- 81.296	- 88.622
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten		84.421	76.466	58.995	52.504	856	727	72.056	73.588	33.813	38.456	- 81.299	- 88.809
Bilanzsumme		246.926	229.527	147.024	121.318	1.671	1.394	149.413	153.437	118.799	105.593	- 169.981	- 152.215

KAPITALFLUSSRECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

in Mio. €	Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Ergebnis vor Steuern	23.509	16.060	18.918	11.805	3.205	3.753
Gezahlte Ertragsteuern	- 4.512	- 3.217	- 4.229	- 1.805	- 487	- 1.423
Erhaltene Zinsen ¹	453	130	718	220	6	2
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge/Aufwendungen ¹	- 206	78	- 228	115	2	1
Abschreibungen auf das übrige Anlagevermögen	8.566	6.495	8.433	6.341	32	35
Sonstige zahlungsunwirksame Erträge und Aufwendungen ²	- 7.392	- 713	- 7.433	- 470	8	-
Ergebnis aus Equity-Bewertung	100	- 1.520	100	- 1.520	-	-
Veränderung der vermieteren Erzeugnisse	2.794	- 1.282	-	-	3.236	- 1.602
Veränderung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen	1.888	965	-	-	1.870	926
Veränderung des Working Capital	- 523	1.355	- 310	762	- 130	433
Veränderung der Vorräte	- 115	- 563	156	- 1.032	- 125	438
Veränderung der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	- 939	119	- 866	- 16	- 20	6
Veränderung der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	531	1.799	400	1.810	15	- 11
Veränderung der Rückstellungen	816	- 1.256	854	- 1.440	47	87
Veränderung der sonstigen betrieblichen Aktiva und Passiva ³	- 1.970	- 1.181	- 2.041	- 1.425	1.356	1.058
Mittelzufluss/-abfluss aus der betrieblichen Tätigkeit	23.523	15.914	14.782	12.583	9.145	3.270
Zahlungsausgänge für Gesamtinvestitionen in immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen	- 9.050	- 6.619	- 8.867	- 6.439	- 12	- 12
Zahlungseingänge aus Zuschüssen für immaterielle Vermögenswerte und Sachanlagen ³	102	43	102	43	-	-
Zahlungseingänge aus dem Abgang von immateriellen Vermögenswerten und Sachanlagen	103	40	101	39	2	1
Zahlungsausgänge für Akquisitionen abzgl. übernommener Zahlungsmittel	3.587	-	5.011	-	-	-
Zahlungsausgänge für Investitionen in Finanzanlagen	- 117	- 158	- 86	- 132	- 4	- 1
Zahlungseingänge aus dem Abgang von Finanzanlagen	32	263	28	260	-	-
Zahlungsausgänge für Investitionen in Wertpapiere und Investmentanteile	- 649	- 271	- 459	- 16	- 147	- 185
Zahlungseingänge aus dem Verkauf von Wertpapieren und Investmentanteilen	1.220	302	991	37	111	260
Mittelzufluss/-abfluss aus der Investitionstätigkeit	- 4.772	- 6.400	- 3.179	- 6.208	- 50	63

KAPITALFLUSSRECHNUNG DES KONZERNS UND DER SEGMENTE

in Mio. €	Konzern		Automobile (ungeprüfte Zusatzinformation)		Finanzdienstleistungen (ungeprüfte Zusatzinformation)	
	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Einzahlung in das Eigenkapital	85	103	85	103	-	-
Erwerb eigener Anteile	- 1.278	-	- 1.278	-	-	-
Zahlung von Dividenden an die Aktionäre der BMW AG	- 3.827	- 1.253	- 3.827	- 1.253	-	-
Zahlung von Dividenden an andere Gesellschafter	- 1.455	- 24	- 1.455	- 24	-	-
Konzerninterne Finanzierungs- und Eigenkapitaltransaktionen	-	-	- 2.998	- 1.545	- 7.139	- 2.511
Gezahlte Zinsen ¹	- 222	- 217	- 521	- 367	- 9	- 27
Aufnahme langfristiger Finanzverbindlichkeiten ⁴	16.050	18.811	-	-	11.584	12.243
Rückzahlung langfristiger Finanzverbindlichkeiten ⁴	- 26.102	- 26.434	- 547	- 659	- 12.165	- 13.833
Veränderung der sonstigen Finanzverbindlichkeiten ⁴	- 1.235	2.279	- 51	-	- 1.313	1.499
Mittelzufluss/-abfluss aus der Finanzierungstätigkeit	- 17.984	- 6.735	- 10.592	- 3.745	- 9.042	- 2.629
Wechselkursbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	104	- 307	99	- 143	6	- 96
Konsolidierungskreisbedingte Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	- 10	-	- 10	-	-	-
Veränderung der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	861	2.472	1.100	2.487	59	608
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 1. Januar	16.009	13.537	12.009	9.522	3.471	2.863
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente am 31. Dezember	16.870	16.009	13.109	12.009	3.530	3.471

¹ Zinsen im Finanzdienstleistungsgeschäft sind, mit Ausnahme von Zinsen aus Leasingnehmerverhältnissen, als Umsatzerlöse/-kosten klassifiziert.

² Enthält die Eliminierung des nicht zahlungswirksamen Neubewertungseffekts der Anteile an BMW Brilliance in Höhe von 7.649 Mio. €.

³ Vorjahreszahlen angepasst

⁴ Im Cashflow aus Finanzierungstätigkeiten wurden im Vorjahr unter anderem durchlaufende Posten brutto dargestellt. Darüber hinaus waren Posten enthalten, die die Voraussetzungen gemäß IAS 7.22 (b) erfüllen. Dies wurde im Berichtsjahr insgesamt auf einen soldierten Ausweis umgestellt. Das Vorjahr wurde ebenfalls umgestellt (Vorjahreswerte vor Anpassung: 224.916 Mio. €/-232.089 Mio. €/1.829 Mio. € im Konzern und 218.348 Mio. €/-219.488 Mio. €/1.049 Mio. € im Segment Finanzdienstleistungen). Ein soldierter Ausweis für die zulässigen Cashflows führt zu einer besseren Lesbarkeit sowie Vergleichbarkeit der Kapitalflussrechnung der BMW Group.

Die Überleitung der Verbindlichkeiten aus der Finanzierungs-tätigkeit wird in [Textziffer \[37\]](#) dargestellt.

ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

in Mio. €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapital-rücklage	Gewinn-rücklagen	Kumulierte übriges Eigenkapital					Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	Anteile anderer Gesellschafter	Gesamt
					Unterschiede aus Währungs-umrechnung	Wertpapiere	Derivative Finanz-instrumente	Kosten der Sicherungs-maßnahmen	Eigene Anteile			
1. Januar 2022	32	661	2.325	71.705	- 438	2	362	- 251	-	74.366	766	75.132
Jahresüberschuss	-	-	-	17.941	-	-	-	-	-	17.941	641	18.582
Sonstiges Ergebnis nach Steuern	-	-	-	745	- 146	- 109	1.973	- 903	-	1.560	38	1.598
Gesamtergebnis zum 31. Dezember 2022	-	-	-	18.686	- 146	- 109	1.973	- 903	-	19.501	679	20.180
Dividendenzahlungen	-	-	-	- 3.827	-	-	-	-	-	- 3.827	- 1.455	- 5.282
Erwerb eigener Anteile	-	-	-	-	-	-	-	-	-	- 1.278	- 1.278	- 1.278
Kapitalerhöhung aus Genehmigtem Kapital	2	-	-	-	-	-	-	-	-	2	-	2
Agio aus der Kapitalerhöhung für Vorzugsaktien	-	107	-	-	-	-	-	-	-	107	-	107
Übrige Veränderungen	-	-	-	- 1.139	-	-	- 607	-	-	- 1.746	4.173	2.427
31. Dezember 2022	32	663	2.432	85.425	- 584	- 107	1.728	- 1.154	- 1.278	87.125	4.163	91.288

ENTWICKLUNG DES KONZERNEIGENKAPITALS

in Mio. €	Anhang	Gezeichnetes Kapital	Kapitalrücklage	Gewinn-rücklagen	Kumulierte übriges Eigenkapital				Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	Anteile anderer Gesellschafter	Gesamt
					Unterschiede aus Währungs- umrechnung	Wertpapiere	Derivative Finanz-instrumente	Kosten der Sicherungsmaßnahmen			
1. Januar 2021	32	660	2.199	59.550	- 2.156	34	868	- 264	60.891	629	61.520
Jahresüberschuss		-	-	12.382	-	-	-	-	12.382	81	12.463
Sonstiges Ergebnis nach Steuern		-	-	1.019	1.718	- 32	- 317	13	2.401	-	2.401
Gesamtergebnis zum 31. Dezember 2021		-	-	13.401	1.718	- 32	- 317	13	14.783	81	14.864
Dividendenzahlungen		-	-	- 1.253	-	-	-	-	- 1.253	- 24	- 1.277
Kapitalerhöhung aus Genehmigtem Kapital		1	-	-	-	-	-	-	1	-	1
Agio aus der Kapitalerhöhung für Vorzugsaktien		-	126	-	-	-	-	-	126	-	126
Übrige Veränderungen		-	-	7	-	-	- 189	-	- 182	80	- 102
31. Dezember 2021	32	661	2.325	71.705	- 438	2	362	- 251	74.366	766	75.132

KONZERNANHANG

GRUNDSÄTZE

01 Grundlagen

Der Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW Konzernabschluss oder Konzernabschluss) zum 31. Dezember 2022 ist nach den am Abschlussstichtag gültigen International Financial Reporting Standards (IFRS), wie sie in der Europäischen Union (EU) anzuwenden sind, sowie den ergänzenden Vorschriften des § 315 e Abs. 1 Handelsgesetzbuch (HGB) aufgestellt. Der Konzernabschluss und Konzernlagebericht sind nach § 325 HGB der das Unternehmensregister führenden Stelle elektronisch zur Einstellung in das Unternehmensregister zu übermitteln und sind über die Internetseite des Unternehmensregisters zugänglich. Die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) mit Sitz in Deutschland, München, Petuelring 130, ist im Handelsregister des Amtsgerichts München unter der Registernummer HRB 42243 eingetragen. Die BMW AG ist ein Hersteller von Automobilen und Motorrädern im Premiumsegment.

Die Konzernwährung lautet auf Euro. Alle Beträge werden in Millionen Euro (Mio. €) angegeben, soweit nichts anderes vermerkt ist.

Die im Bericht erfassten Kennzahlen sind kaufmännisch gerundet. Dies kann in Einzelfällen dazu führen, dass sich Werte nicht exakt zur angegebenen Summe addieren und sich Prozentangaben nicht aus den dargestellten Werten ergeben.

Die Gewinn-und-Verlust-Rechnung des Konzerns und der Segmente ist nach dem Umsatzkostenverfahren aufgestellt.

Um einen besseren Einblick in die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des BMW Konzerns (BMW Group) zu ermöglichen, wird der Konzernabschluss über die Anforderungen des IFRS 8 (Geschäftssegmente) hinaus um Gewinn-und-Verlust-Rechnung und Bilanz der Segmente Automobile, Motorräder, Finanzdienstleistungen und Sonstige Gesellschaften ergänzt. Die Kapitalflussrechnung des Konzerns ist um die Kapitalflussrechnung der Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen erweitert. Die zwischen den Segmenten bestehenden Beziehungen betreffen hauptsächlich interne Verkäufe von Produkten, die konzerninterne Mittelbeschaffung sowie damit verbundene Zinsen. Eine Beschreibung der Art der Geschäftstätigkeiten und der Hauptaktivitäten der BMW Group Segmente ist den Erläuterungen zur Segmentberichterstattung unter der [Textziffer \[47\]](#) zu entnehmen.

Die Freigabe zur Veröffentlichung des Konzernabschlusses wurde vom Vorstand am 7. März 2023 erteilt.

02 Konsolidierungskreis und -grundsätze

In den Konzernabschluss werden die BMW AG und ihre wesentlichen Tochterunternehmen, über die die BMW AG mittel- oder unmittelbar die Beherrschung ausübt, einbezogen. Hierzu gehören auch 57 strukturierte Unternehmen. Bei den strukturierten Unternehmen handelt es sich um Asset-Backed-Securities-Gesellschaften und Spezialfonds. Mit den Asset-Backed-Securities-Gesellschaften bestehen zum Teil vertragliche Vereinbarungen zum Ausgleich ihrer Verluste im Zusammenhang mit Restwertrisiken aus den an sie verkauften Forderungen.

Im Geschäftsjahr 2022 ergaben sich folgende Veränderungen bei den in den Konzernabschluss im Rahmen der Vollkonsolidierung einbezogenen Gesellschaften:

	Inland	Ausland	Gesamt
Einbezogen zum 31. Dezember 2021	20	185	205
Erstmals einbezogen 2022	-	15	15
Ausgeschieden 2022	-	16	16
Einbezogen zum 31. Dezember 2022	20	184	204

Alle konsolidierten Tochterunternehmen – mit Ausnahme der BMW India Private Ltd. und der BMW India Financial Services Private Ltd., deren Abschlussstichtag aufgrund lokaler rechtlicher Anforderungen der 31. März ist – haben einen mit der BMW AG übereinstimmenden Abschlussstichtag. Für die beiden Gesellschaften mit abweichendem Abschlussstichtag wird ein Zwischenabschluss zum 31. Dezember erstellt.

Für die Beurteilung, ob es sich um ein Beherrschungsverhältnis, ein assoziiertes Unternehmen, eine gemeinschaftliche Tätigkeit (Joint Operation) oder ein Gemeinschaftsunternehmen (Joint Venture) handelt, werden nicht nur die Struktur und rechtliche Form der Gesellschaft, sondern auch die vertraglichen Vereinbarungen sowie sonstige Umstände berücksichtigt. Im Zuge dessen kann es zu Ermessensentscheidungen kommen. Falls Hinweise existieren, die zu Änderungen bei der Beurteilung einer (gemeinsamen) Beherrschung führen, nimmt die BMW Group eine Neubeurteilung vor.

Beherrschung eines Unternehmens liegt vor, sofern die BMW AG unmittelbar oder mittelbar die Verfügungsgewalt über dieses hat, schwankenden Renditen ausgesetzt ist beziehungsweise das Anrecht darauf hat und die Höhe der Rendite beeinflussen kann.

Ein assoziiertes Unternehmen liegt vor, sofern die BMW AG unmittelbar oder mittelbar die Möglichkeit hat, einen maßgeblichen Einfluss auf die Geschäfts- und Finanzpolitik auszuüben. Ein maßgeblicher Einfluss wird in der Regel vermutet, wenn 20 % oder mehr der Stimmrechte an Beteiligungsunternehmen gehalten werden.

Joint Operations und Joint Ventures sind Formen gemeinsamer Vereinbarungen. Eine solche Vereinbarung liegt vor, wenn eine Gesellschaft der BMW Group auf Basis einer vertraglichen Vereinbarung mit einem Dritten die Aktivitäten gemeinschaftlich führt.

Bei einer Joint Operation haben die Parteien, die eine gemeinschaftliche Führung ausüben, Rechte an den der Vereinbarung zuzurechnenden Vermögenswerten und Verpflichtungen für deren Schulden. Die Vermögenswerte und Schulden sowie Erlöse und Aufwendungen einer Joint Operation werden auf Basis der Rechte und Pflichten der Gesellschaft der BMW Group anteilmäßig in den Konzernabschluss einbezogen (anteilige Konsolidierung). Die Auswirkungen der Joint Operations auf den Konzernabschluss sind jedoch von untergeordneter Bedeutung.

Als größte Joint Operation unterhält die BMW Group mit dem chinesischen Automobilhersteller Great Wall Motor Company Limited (Great Wall) seit 2019 die gemeinschaftlich geführte Gesellschaft Spotlight Automotive Limited (Spotlight). Im Rahmen der Zusammenarbeit werden gemeinsam elektrische Fahrzeuge in China entwickelt und zukünftig produziert. Die BMW Group und Great Wall halten jeweils 50 % am Eigenkapital. Neben elektrischen MINI Fahrzeugen soll Spotlight auch elektrische Fahrzeuge für Great Wall entwickeln und produzieren.

Bei einem Joint Venture haben die Parteien, die die gemeinschaftliche Führung innehaben, lediglich Rechte am Nettovermögen.

Assoziierte Unternehmen sowie Joint Ventures werden nach der Equity-Methode einbezogen und bei erstmaligem Ansatz mit den Anschaffungskosten bewertet.

Zum 11. Februar 2022 ist BMW Brilliance Automotive Ltd. (BMW Brilliance) erstmals voll in den Konzernabschluss einbezogen worden. Detaillierte Ausführungen dazu enthält [Textziffer \[3\]](#).

Am 30. September 2021 hatte die BMW Group einen Vertrag mit der Huachen Group über den Erwerb von 100 % der Anteile an der Brilliance Automobile Manufacturing Co., Ltd., einer Tochtergesellschaft der Huachen Group, unterzeichnet. Der Vollzug der Transaktion hat im abgelaufenen Geschäftsjahr nicht stattgefunden.

Die übrigen Veränderungen im Konsolidierungskreis sind für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage des Konzerns nicht wesentlich.

03 Anteilserhöhung BMW Brilliance Automotive Ltd.

Am 11. Februar 2022 hat die BMW Group über ihr Tochterunternehmen BMW Holding B.V. ihren Anteil an dem Joint Venture BMW Brilliance durch den Kauf weiterer 25 % der Anteile von 50 % auf 75 % erhöht. Dazu hat das Unternehmen bereits am 11. Oktober 2018 eine Vereinbarung mit seinem Joint-Venture-Partner, einer 100 % igen Tochter von Brilliance China Automotive Holdings Ltd. (CBA), über den Erwerb unterzeichnet. Die Zustimmung der CBA-Aktionärsversammlung erfolgte am 18. Januar 2019.

Zum 1. Januar 2022 ist in China die Joint-Venture-Pflicht für konventionell angetriebene Automobile entfallen. Mit Erteilung der neuen Business License am 11. Februar 2022 ist der geänderte Joint-Venture-Vertrag in Kraft getreten und die Anteilsübertragung wurde vollzogen. Die BMW Group besitzt seitdem eine 75 % ige Mehrheit der Stimmrechte und hat somit Beherrschung über BMW Brilliance. BMW Brilliance ist daher ab 11. Februar 2022 als Tochterunternehmen im Konzernabschluss der BMW Group vollkonsolidiert. Der Vertrag des Joint Ventures, der bislang 2028 endete, wurde in diesem Zuge bis 2040 verlängert.

BMW Brilliance produziert überwiegend für den chinesischen Markt Modelle der Marke BMW und verfügt über zwei Werke sowie eine Benzimotoren- und Hochvoltspeicherfertigung.

Strategisches Ziel der BMW Group ist es, mit dem Erwerb die langfristige Zusammenarbeit mit einem Partner in China weiter zu stärken, die Produktionskapazitäten an den bestehenden Standorten in Shenyang auszubauen sowie die Lokalisierung weiterer Modelle einschließlich New Energy Vehicles konsequent auszuweiten.

Die übertragene Gegenleistung für 25 % der Anteile beträgt 27.941 Mio. CNY. Daraus ergibt sich umgerechnet und einschließlich Sicherungseffekten ein Kaufpreis von 3.735 Mio. €. Dieser ist vollständig mit Zahlungsmitteln beglichen worden. Es wurden Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente in Höhe von 8.746 Mio. € übernommen. Somit ergibt sich im Segment Automobile ein Mittelzufluss aus Akquisitionen im Mittelzufluss/-abfluss aus der Investitionstätigkeit von 5.011 Mio. €. Im Konzern ergibt sich nach Abzug von konzerninternen Zahlungsmitteln ein Mittelzufluss aus Akquisitionen im Mittelzufluss/-abfluss aus der Investitionstätigkeit in Höhe von 3.587 Mio. €. Die konzerninternen Zahlungsmittel resultieren aus Geldanlagen von BMW Brilliance bei den Finanzdienstleistungsgesellschaften in China.

Da die BMW Group vor dem Erwerb bereits 50 % der Anteile an BMW Brilliance gehalten hat, liegt ein sukzessiver Unternehmenszusammenschluss vor. Der zuvor gehaltene Eigenkapitalanteil wird zum Erwerbszeitpunkt mit dem beizulegenden Zeitwert bewertet. Aus der Bewertung ergibt sich für die 50 %-Beteiligung ein beizulegender Zeitwert in Höhe von 12.341 Mio. € und damit ein Gewinn aus der Neubewertung in Höhe von 7.649 Mio. €, der im Beteiligungsergebnis im übrigen Finanzergebnis erfasst ist.

Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses sind die übernommenen Vermögenswerte und Schulden zu identifizieren und zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten. Die beizulegenden Zeitwerte der Hauptgruppen an Vermögenswerten und Schulden sind der folgenden Tabelle zu entnehmen:

	in Mio. €
Zurückgeworbene Rechte	7.781
Händlerbeziehungen	520
Sonstige immaterielle Vermögenswerte	48
Sachanlagevermögen	6.437
Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	635
Vorräte	4.282
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	1.069
Sonstige Vermögenswerte	2.930
Zahlungsmittel	8.746
Rückstellungen	- 990
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	- 3.945
Sonstige Verbindlichkeiten	- 6.243
Latente Ertragsteuern	- 1.430
Übernommenes identifizierbares Nettovermögen	19.840

Als immaterielle Vermögenswerte, die im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses zum Ansatz kommen, sind zurückgeworbene Rechte und Händlerbeziehungen identifiziert

worden. Zurückgeworbene Rechte sind als separater immaterieller Vermögenswert anzusetzen, wenn dem erworbenen Unternehmen bereits vor Erlangung der Beherrschung Rechte vertraglich gewährt worden sind. Die zurückgeworbenen Rechte ergeben sich aus Rechten zur Nutzung der Technologien zur Fahrzeugproduktion sowie Markenrechten, die dem Joint Venture BMW Brilliance bereits vor dem Erwerb von der BMW Group gewährt worden sind.

Die Nutzungsdauer dieser erworbenen immateriellen Vermögenswerte beträgt sechs bis sieben Jahre. Darüber hinaus sind stillen Reserven im Wesentlichen in den Sachanlagen und in den Vorräten aufgedeckt worden.

Die verbleibende Differenz in Höhe von 1.197 Mio. € zwischen der übertragenen Gegenleistung für 25 % der Anteile sowie der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten, zuvor gehaltenen Anteile einerseits und dem anteiligen übernommenen identifizierbaren Nettovermögen andererseits wird als Geschäfts- oder Firmenwert ausgewiesen. Dieser enthält im Wesentlichen Synergien, da die Überrenditen in den zurückgeworbenen Rechten enthalten sind. Es liegt kein steuerlich abzugsfähiger Geschäfts- oder Firmenwert vor. Der Geschäfts- oder Firmenwert wird in voller Höhe der neuen zahlungsmittelgenerierenden Einheit BMW Brilliance innerhalb des Segments Automobile zugeordnet.

Der Bruttobetrag der erworbenen Forderungen entspricht dem beizulegenden Zeitwert.

Der verbleibende, nicht beherrschende Anteil anderer Gesellschafter von 25 % wird mit dem anteiligen Wert des identifizierbaren Nettovermögens bewertet. Die Anteile anderer Gesellschafter im Eigenkapital betragen zum Erwerbszeitpunkt somit 4.960 Mio. €.

Die Kaufpreisallokation ist abgeschlossen. Alle Anpassungen im Laufe des Jahres gegenüber der ersten Veröffentlichung sind von untergeordneter Bedeutung gewesen.

Seit dem Erstkonsolidierungszeitpunkt sind Umsatzerlöse in Höhe von 28.031 Mio. € und ein Ergebnis nach Steuern in Höhe von 2.211 Mio. € dem erworbenen Geschäftsbetrieb BMW Brilliance zuzuordnen. Darin enthalten sind auch Abschreibungen aus der Kaufpreisallokation und konzerninterne Eliminierungen, die BMW Brilliance zuzurechnen sind. Nicht enthalten sind die eliminierten Zwischenergebnisse, die bei anderen Gesellschaften entstanden sind.

Wäre BMW Brilliance bereits zum 1. Januar 2022 voll in den Konzernabschluss einbezogen worden, hätte sich im Geschäftsjahr ein Konzernumsatz in Höhe von 145.521 Mio. € und ein Konzernergebnis nach Steuern in Höhe von 18.842 Mio. € ergeben.

Im Zuge des Unternehmenszusammenschlusses ändert sich zudem der Anteil anderer Gesellschafter an der BMW Automotive Finance (China) Co. Ltd. sowie an der Herald International Financial Leasing Co., Ltd. auf jeweils 10,5 % der Anteile (zuvor 21%). Da die beiden Gesellschaften bereits als Tochterunternehmen in den Konzernabschluss einbezogen werden, wird die Änderung als erfolgsneutrale Transaktion im Konzern eigenkapital abgebildet.

04 Weitere Ereignisse im Geschäftsjahr 2022

Russland-Ukraine-Krieg

Zum Abschlusstichtag bestanden weiterhin große Unsicherheiten durch den fortdauernden Russland-Ukraine-Krieg. Die verhängten Sanktionen und deren Gegenmaßnahmen schränken wirtschaftliche Tätigkeiten mit Russland in erheblichem Maße ein und haben zudem Auswirkungen auf die russischen Gesellschaften der BMW Group.

Im Zusammenhang mit dem Russland-Ukraine-Krieg wurde für Forderungen aus Finanzdienstleistungen im Geschäftsjahr 2022 eine Risikovorsorge für erwartete Kreditverluste gebildet, um die negativen Auswirkungen auf das Endkundengeschäft zu berücksichtigen, die nicht durch die Standardmodelle abgedeckt werden (Post-Model-Adjustments).

Die aktuell geltenden Restriktionen hinsichtlich des Zahlungsverkehrs führen zu einem eingeschränkten Transfer flüssiger Mittel aus Russland. Diese Entwicklung wird von der BMW Group regelmäßig überprüft. Insgesamt halten die russischen Gesellschaften rund 5 % der flüssigen Mittel der BMW Group.

Aufgrund der aktuellen Transferrestriktionen aus Russland bestehen erhöhte Kreditausfallrisiken gegenüber russischen Gesellschaften. Hierfür wurden Wertberichtigungen auf Forderungen gegenüber einer nicht konsolidierten russischen Tochtergesellschaft gebildet.

Auf dem russischen Markt besteht im Rahmen der Gewährleistung für eine gewisse Anzahl an Fahrzeugen eine Rücknahme verpflichtung. Gemäß IFRS 15 wurde diese Verpflichtung zum 31. Dezember 2022 umsatzreduzierend erfasst.

Im Zuge der Vorratsbewertung wurden Wertberichtigungen auf Fahrzeuge sowie Teilekomponenten, die für den russischen Markt bestimmt waren, vorgenommen.

Des Weiteren hatte der Russland-Ukraine-Krieg Auswirkungen auf den Devisenmarkt. Infolgedessen kam es im ersten Halbjahr zu größeren Volatilitäten des russischen Rubel (RUB).

Der herangezogene Stichtagskurs lag zum 31. Dezember 2022 bei 77,12 RUB. Die BMW Group war in der Lage, zu diesem Kurs Transaktionen durchzuführen. Verglichen mit dem Kurs zum 31. Dezember 2021 (85,23 RUB) ergab sich eine Aufwertung der Vermögenswerte. Die Verwendung des Vorjahreskurses zum 31. Dezember 2022 hätte eine Verringerung der Bilanzsumme um 0,1% zur Folge.

Insgesamt haben die beschriebenen Effekte als Folge des Russland-Ukraine-Krieges eine negative Auswirkung auf die Ertragslage der BMW Group in Höhe eines mittleren dreistelligen Millionenbetrags.

05 Fremdwährungsumrechnung und -bewertung

Die Umrechnung der in fremder Währung aufgestellten Jahresabschlüsse der einbezogenen Konzernunternehmen erfolgt nach der modifizierten Stichtagskursmethode. Demnach werden Vermögenswerte und Schulden mit dem Stichtagskurs, Aufwendungen und Erträge mit dem Durchschnittskurs umgerechnet. Die sich aus der Umrechnung ergebenden Unterschiedsbeträge werden im kumulierten übrigen Eigenkapital ausgewiesen. In den Einzelabschlüssen der BMW AG und ihrer Tochterunternehmen werden Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten bei Zugang mit dem zu diesem Zeitpunkt gültigen Kurs erfasst. Geleistete oder erhaltene Anzahlungen in fremder Währung, die zu einem Zugang nicht monetärer Vermögenswerte oder Schulden führen, werden mit dem im Zahlungszeitpunkt gültigen Kurs erfasst. Zum Bilanzstichtag werden die Fremdwährungsforderungen und -verbindlichkeiten mit dem Stichtagskurs bewertet. Die daraus resultierenden Bewertungseffekte sowie eingetretene Kursgewinne und -verluste aus der Abwicklung der Transaktionen werden entsprechend dem wirtschaftlichen Gehalt erfolgswirksam berücksichtigt. In Fremdwährung zugegangene nicht monetäre Bilanzposten werden zu historischen Kursen fortgeführt.

Die für die Währungsumrechnung zugrunde gelegten Wechselkurse mit wesentlichem Einfluss auf den Konzernabschluss stellen sich wie folgt dar:

	Stichtagskurs		Durchschnittskurs	
	31.12.2022	31.12.2021	2022	2021
1 Euro =				
US-Dollar	1,07	1,14	1,05	1,18
Chinesischer Renminbi	7,36	7,22	7,08	7,63
Britisches Pfund	0,89	0,84	0,85	0,86
Russischer Rubel	77,12	85,23	73,72	87,18
Japanischer Yen	141,11	130,70	138,02	129,87

Das Land Argentinien erfüllt seit 1. Juli 2018 die Definition eines Hochinflationslandes. Daher wird seitdem der Standard IAS 29 (Rechnungslegung in Hochinflationsländern) für die BMW Tochtergesellschaft in Argentinien angewendet. Zur Bereinigung der nicht monetären Vermögenswerte und Schulden sowie der Positionen der Gewinn- und Verlust-Rechnung werden die von der Federación Argentina de Consejos Profesionales de Ciencias Económicas (FACPCE) veröffentlichten Preisindizes verwendet. Die sich daraus ergebenden Effekte sind für die BMW Group unwesentlich.

06 Rechnungslegungsvorschriften

a Im Geschäftsjahr 2022 erstmals angewendete Rechnungslegungsvorschriften

Aus den im Geschäftsjahr 2022 erstmals angewendeten Rechnungslegungsstandards beziehungsweise Überarbeitungen von Standards ergeben sich keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der BMW Group.

b Vom IASB herausgegebene, aber noch nicht angewendete Rechnungslegungsvorschriften

Im Mai 2017 hat das IASB den Standard IFRS 17, Versicherungsverträge, veröffentlicht. Der Standard ersetzt IFRS 4 und enthält neue Regelungen zu Ansatz, Bewertung, Ausweis und Angabepflichten von Versicherungsverträgen. Die neuen Regelungen sind verpflichtend spätestens auf Geschäftsjahre anzuwenden, die am oder nach dem 1. Januar 2023 beginnen.

Im Rahmen eines konzernweiten Projekts hat die BMW Group die Anwendbarkeit von IFRS 17 auf die bestehenden Vereinbarungen untersucht. Die BMW Group bietet verschiedene Produkte an, die die Definition eines Versicherungsvertrags nach IFRS 17 erfüllen. Für den Großteil dieser Produkte greift jedoch entweder eine Ausnahmeregelung (z. B. für Gewährleistungsvereinbarungen), oder es handelt sich um sogenannte Festpreis-Serviceverträge, die aufgrund des Wahlrechts im IFRS 17 weiterhin nach IFRS 15 bilanziert werden können. In einzelnen Märkten werden indes Produkte angeboten (z. B. Fahrzeug-Kaskoversicherungen), die nach IFRS 17 zu bilanzieren sind. Für diese Verträge kann die

Bilanzierung nach dem sogenannte Prämienallokationsansatz erfolgen, der im Wesentlichen der aktuellen Bilanzierungs methode für diese Verträge entspricht. Im Geschäftsjahr 2022 wurden für diese Verträge Versicherungsprämien in Höhe von 191 Mio. € in den Umsatzerlösen erfasst. Die Versicherungs verbindlichkeit für die restliche Vertragslaufzeit dieser Verträge beläuft sich zum 31. Dezember 2022 auf 282 Mio. €, die Rückstellung für eingetretene Schäden beträgt 12 Mio. €. Eine vorzeitige Anwendung von IFRS 17 erfolgt nicht.

Auch aus den weiteren vom IASB herausgegebenen, aber noch nicht angewendeten Rechnungslegungsstandards beziehungsweise Überarbeitungen von Standards werden keine wesentlichen Auswirkungen auf den Konzernabschluss der BMW Group erwartet.

c Im Geschäftsjahr 2022 geänderte Rechnungslegungsmethoden

Im Cashflow aus Finanzierungstätigkeiten wurden im Vorjahr unter anderem durchlaufende Posten brutto dargestellt. Darüber hinaus waren Posten enthalten, die die Voraussetzungen gemäß IAS 7.22 (b) erfüllen. Dies wurde im Berichtsjahr insgesamt auf einen saldierten Ausweis umgestellt. Das Vorjahr wurde ebenfalls umgestellt (Vorjahreswerte vor Anpassung: 224.916 Mio. € / -232.089 Mio. € / 1.829 Mio. € im Konzern und 218.348 Mio. € / -219.488 Mio. € / 1.049 Mio. € im Segment Finanzdienstleistungen). Ein saldierter Ausweis für die zulässigen Cashflows führt zu einer besseren Lesbarkeit sowie Vergleichbarkeit der Kapitalflussrechnung der BMW Group.

07 Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen

Die **Auswirkungen des Klimawandels** wurden vom Vorstand bei der Aufstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt. Die Aufstellung des Konzernabschlusses erfolgt dabei stets in Übereinstimmung mit der vom Management verabschiedeten langfristigen Unternehmensplanung der BMW Group, die die Auswirkungen des Klimawandels wie etwa die Transformation hin

zur Elektromobilität, regulatorische Anforderungen oder geänderte Produktionsbedingungen beinhaltet.

Infolge des Beitritts zur „Business Ambition for 1,5°C“ der „Science Based Target initiative“ (SBTi) verfolgt die BMW Group validierte SBTi Near Term Targets für das Jahr 2030, worauf auch die langfristige Unternehmensplanung ausgerichtet ist.

Korrespondierend zu den Empfehlungen der Task Force for Climate-related Financial Disclosures (TCFD) werden sowohl physische als auch transitorische klimabezogene Risiken und Chancen in der internen Steuerung sowie im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses berücksichtigt. Zusammen mit den bereits im abgelaufenen Geschäftsjahr eingetretenen Auswirkungen des Klimawandels werden sie im Folgenden als klimabezogene Aspekte bezeichnet.

Klimabezogene Aspekte sind im Rahmen der Aufstellung des Konzernabschlusses insbesondere bei Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen hinsichtlich zukünftiger Entwicklungen, die die BMW Group und ihr Umfeld betreffen, bedeutsam und werden in die Beurteilung einbezogen.

Nähere Angaben zur Berücksichtigung klimabezogener Aspekte im Rahmen der Bilanzierung und Bewertung finden sich im vorliegenden Abschnitt „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ insbesondere bei den weiteren Erläuterungen zum Sachanlagevermögen, zu den vermieteten Erzeugnissen sowie zur Durchführung von Wertminderungstests. In diesem Zusammenhang wird angegeben, inwieweit klimabezogene Aspekte bei den vorgenommenen Einschätzungen und Annahmen zur Bilanzierung und Bewertung der Bilanzpositionen berücksichtigt wurden.

Umsatzerlöse aus Kundenverträgen enthalten insbesondere Erlöse aus dem Verkauf von Produkten, im Wesentlichen neue und gebrauchte Fahrzeuge und damit verbundene Erzeugnisse, sowie aus der Erbringung von Dienstleistungen. Die Erlöse

werden bei Übertragung der Verfügungsmacht an den Händler oder Endkunden realisiert. Beim Verkauf von Produkten ist dies in der Regel zum Zeitpunkt des Eigentums- beziehungsweise Gefahrenübergangs der Fall. Die Umsatzerlöse sind abzüglich Skonti, Boni und Rabatten sowie Zins- und Restwertstützungen ausgewiesen. Die Entgelte aus diesen Verkäufen sind in der Regel sofort oder innerhalb von 30 Tagen zur Zahlung fällig. In Ausnahmefällen kann auch ein längeres Zahlungsziel vereinbart werden. Bei Dienstleistungen geht die Verfügungsmacht zeitraumbezogen über. Entgelte für die Erbringung von Dienstleistungen an Kunden sind üblicherweise zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns zur Zahlung fällig und werden deshalb als Vertragsverbindlichkeit abgegrenzt. Diese werden über den Dienstleistungszeitraum aufgelöst und erfolgswirksam als Umsatzerlöse vereinnahmt. Die Auflösung erfolgt in der Regel entsprechend dem erwarteten Aufwandsverlauf, da dieser die Leistungserbringung am besten widerspiegelt. Umfasst der Verkauf von Produkten einen bestimmmbaren Teilbetrag für nachfolgende Dienstleistungen (Mehrkomponentenverträge), werden die darauf entfallenden Umsatzerlöse abgegrenzt und in gleicher Weise erfolgswirksam vereinnahmt. Variable Gegenleistungen, wie beispielsweise Boni, werden mit einem Erwartungswert bewertet und bei Mehrkomponentenverträgen auf alle Leistungsverpflichtungen verteilt, sofern sie nicht direkt dem Fahrzeugverkauf zuzuordnen sind.

Erlöse aus dem Verkauf von Produkten, für die Rückkaufvereinbarungen oder Rückgaberechte bestehen, werden nicht sofort in voller Höhe realisiert. Es werden anteilig Umsatzerlöse erfasst oder die Differenz zwischen Verkaufs- und Rückkaufpreis wird entsprechend der Art der Vereinbarung über den Vertragszeitraum ratierlich in den Umsatzerlösen erfasst. Für Fahrzeuge, die an einen Händler verkauft wurden, in einer Folgeperiode jedoch im Rahmen der Leasingaktivitäten voraussichtlich zurückgekauft werden, werden zum Zeitpunkt des Fahrzeugverkaufs im Konzern keine Umsatzerlöse erfasst. Stattdessen werden für diese Fahrzeuge Vermögenswerte und Verbindlichkeiten aus Rückgaberechten bilanziell angesetzt.

Die Erfassung von Umsatzerlösen aus Leasingverhältnissen über selbst hergestellte Fahrzeuge erfolgt im Konzern nach den Regelungen für Leasinggeber, die Hersteller oder Händler sind. Im Falle von Operating Leases werden die Erlöse aus Leasingraten linear über die Vertragslaufzeit vereinnahmt.

Finance Leases hingegen werden als Verkauf abgebildet. Zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns werden Erlöse in Höhe des beizulegenden Zeitwerts des Leasinggegenstandes realisiert und um nicht garantierte Restwerte der Fahrzeuge, die voraussichtlich nach Ende der Leasinglaufzeit in den Konzern zurückkommen werden, reduziert. Zusätzlich werden anfängliche direkte Kosten zum Zeitpunkt des Vertragsbeginns als Umsatzkosten erfasst.

Umsatzerlöse enthalten außerdem die Zinserträge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft. Die Zinserträge aus Finance Leases sowie aus Kunden- und Händlerfinanzierungen werden unter Anwendung der Effektivzinsmethode realisiert und als Umsatzerlöse unter den Zinserträgen aus Kreditfinanzierung ausgewiesen.

Zuwendungen der öffentlichen Hand werden nur erfasst, wenn eine angemessene Sicherheit dafür besteht, dass die damit verbundenen Bedingungen erfüllt und die Zuwendungen gewährt werden. Sie werden erfolgswirksam in den Umsatzkosten ausgewiesen und grundsätzlich in den Perioden verrechnet, in denen die Aufwendungen anfallen, die durch die Zuwendungen kompensiert werden sollen.

Das **Ergebnis je Aktie** wird wie folgt ermittelt: Das unverwässerte Ergebnis je Aktie ergibt sich, indem sowohl für Stamm- als auch für Vorzugsaktien der auf die jeweilige Aktiengattung entfallende Konzernjahresüberschuss nach Ergebnisanteil fremder Gesellschafter durch die durchschnittlich im Umlauf befindliche Anzahl der jeweiligen Aktien dividiert wird. Das Konzernergebnis ist demzufolge auf die verschiedenen Aktiengattungen aufzuteilen. Im Rahmen der Aufteilung wird der nicht für eine Ausschüttung vorgesehene Teil des Konzernergebnisses den Aktien-

gattungen im Verhältnis der jeweiligen Aktienzahl zugeordnet. Die zur Ausschüttung vorgesehenen Gewinne ergeben sich unmittelbar aus den vorgeschlagenen beziehungsweise beschlossenen Dividenden für Stamm- und Vorzugsaktien. Ein verwässertes Ergebnis je Aktie (Diluted Earnings per Share) wird im Einklang mit IAS 33 ermittelt und gesondert angegeben.

Immaterielle Vermögenswerte werden zum Zeitpunkt der erstmaligen Erfassung zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt. In der Folge werden immaterielle Vermögenswerte mit begrenzter Nutzungsdauer linear über ihre Nutzungsdauer abgeschrieben. Die Nutzungsdauer beträgt zwischen drei und 20 Jahren. Sofern erforderlich, werden Wertminderungen berücksichtigt. Immaterielle Vermögenswerte mit unbegrenzter Nutzungsdauer werden jährlich auf einen Wertminderungsbedarf überprüft. Bei selbst erstellten immateriellen Vermögenswerten handelt es sich im Wesentlichen um Entwicklungskosten für Fahrzeug-, Baukasten- und Architekturprojekte.

Entwicklungskosten werden aktiviert, sofern sämtliche Ansatzkriterien des IAS 38 erfüllt sind. Sie werden mit den direkt zurechenbaren Einzel- und Gemeinkosten bewertet. Projektbezogene aktivierte Entwicklungskosten werden ab dem Produktionsstart linear über den erwarteten Produktlebenszyklus von in der Regel fünf bis zwölf Jahren abgeschrieben.

Der **Geschäfts- oder Firmenwert** ergibt sich als positiver Unterschiedsbetrag zwischen den Anschaffungskosten des Unternehmenserwerbs und dem Anteil am Nettozeitwert der während der Akquisition identifizierten Vermögenswerte, Schulden und Eventualverbindlichkeiten.

Unter den immateriellen Vermögenswerten werden auch **Emissionszertifikate** und ähnliche **Rechte aus Programmen zur Reduktion des CO₂-Ausstoßes oder anderer klimaschädlicher Emissionen** (zum Beispiel dem EU-Emissionshandelssystem oder den fahrzeugbezogenen Emissionsregelungen in den USA oder in China) ausgewiesen. Diese Zertifikate und Rechte werden zu Anschaffungskosten angesetzt, bei kostenloser Zuteilung

werden sie demnach mit einem Wert von null erfasst. Die Ausbuchung erfolgt zum Zeitpunkt der Rückgabe der Zertifikate oder Rechte beziehungsweise bei Veräußerung oder Verfall. Parallel zur Bilanzierung dieser Zertifikate und Rechte als Vermögenswerte werden Rückstellungen in Höhe der voraussichtlichen Verpflichtungen aus diesen Emissionsregelungen nach IAS 37 gebildet. Die Bewertung dieser Rückstellungen erfolgt auf Grundlage des erwarteten Wertes der zurückzugebenden Zertifikate beziehungsweise Rechte.

Liegen Anhaltspunkte vor, die auf eine **Wertminderung von immateriellen Vermögenswerten** hindeuten, oder ist eine jährliche Überprüfung auf Wertminderung erforderlich (immaterielle Vermögenswerte mit einer unbegrenzten Nutzungsdauer, immaterielle Vermögenswerte in der Entwicklungsphase sowie Geschäfts- oder Firmenwert), wird ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Jeder Vermögenswert wird einzeln überprüft, es sei denn, er erzeugt keine weitestgehend von anderen Vermögenswerten oder anderen Gruppen von Vermögenswerten unabhängigen Zahlungsmittelzuflüsse. In diesen Fällen erfolgt die Prüfung der Werthaltigkeit auf Ebene einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit. Dies stellt den Regelfall in der BMW Group dar.

Zur Durchführung des Werthaltigkeitstests wird der Buchwert eines Vermögenswerts (beziehungsweise einer zahlungsmittelgenerierenden Einheit) mit dem erzielbaren Betrag verglichen. Für diesen Vergleich wird im ersten Schritt der Nutzungswert ermittelt. Sollte der Nutzungswert den Buchwert unterschreiten, wird im zweiten Schritt der beizulegende Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten bestimmt und mit dem Buchwert verglichen. Ist der beizulegende Zeitwert geringer als der Buchwert, wird eine entsprechende Wertminderung auf den höheren Wert aus Nutzungswert und beizulegendem Zeitwert abzüglich Veräußerungskosten erfasst.

Entfällt der Grund für eine zu einem früheren Zeitpunkt durchgeführte Wertminderung, erfolgt eine Zuschreibung auf den erzielbaren Betrag, jedoch nicht über die fortgeführten Anschaf-

fungs- oder Herstellungskosten hinaus. Geschäfts- oder Firmenwerte werden nicht zugeschrieben.

Im Rahmen der Beurteilung der Werthaltigkeit sind Einschätzungen sowie Annahmen insbesondere hinsichtlich der künftigen Zahlungsmittelzu- und Zahlungsmittelabflüsse sowie des Planungszeitraums zu treffen, die von den tatsächlichen Werten abweichen können. Die tatsächlichen Werte können von den getroffenen Annahmen und Schätzungen abweichen, wenn sich die genannten Rahmenbedingungen entgegen den Erwartungen entwickeln.

Die BMW Group ermittelt den Nutzungswert mithilfe eines Kapitalwertkalküls. Die zur Berechnung herangezogenen Zahlungsströme basieren auf der vom Management verabschiedeten langfristigen Unternehmensplanung. Diese entspricht einem Planungshorizont von sechs Jahren. Zur Ermittlung der Zahlungsströme über diesen Unternehmensplanungszeitraum hinaus wird eine ewige Rente angesetzt, die kein Wachstum berücksichtigt. Die zugrunde gelegten Planungsprämissen werden dem aktuellsten Kenntnisstand angepasst und regelmäßig mit externen Informationsquellen abgeglichen. Diese Planungsprämissen berücksichtigen insbesondere Erwartungen bezüglich der Rentabilität des Produktportfolios, der zukünftigen Marktanteilsentwicklungen, volkswirtschaftlicher Entwicklungen (wie zum Beispiel Währungs-, Zins- und Rohstoffpreisentwicklungen) und rechtlicher Rahmenbedingungen sowie Erfahrungswerte.

Diese Prämissen beinhalten auch Annahmen zu den Auswirkungen klimabezogener Aspekte und dem Einfluss sonstiger Nachhaltigkeitsfaktoren auf die Geschäftsentwicklung beziehungsweise das Produktportfolio, beispielsweise durch geändertes Nachfrageverhalten der Kunden, regulatorische Anforderungen oder geänderte Produktionsbedingungen. Im Einklang mit dem Strategieprozess und der Transformation zur Elektromobilität liegen der Detailplanung entsprechend beispielsweise Annahmen zur Erhöhung des Anteils an elektrifizierten Automobilen auf über 50 % sowie damit erforderliche Investitionen in Produk-

tionsanlagen und erwartete Auswirkungen auf das bestehende Leasingportfolio zugrunde.

Die Diskontierung erfolgt mit einem marktbezogenen Kapitalisierungszinssatz. Zu Rechnungslegungszwecken erfolgen Werthaltigkeitstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten Automobile ohne BMW Brilliance, BMW Brilliance und Motorräder anhand eines jährlich aktualisierten risikoangepassten Kapitalkostensatzes (WACC) vor Steuern. Für die zahlungsmittelgenerierende Einheit Finanzdienstleistungen wird ein branchenüblicher Eigenkapitalkostensatz vor Steuern herangezogen. Da der Erwerbszeitpunkt im abgelaufenen Geschäftsjahr liegt, wird für die zahlungsmittelgenerierende Einheit BMW Brilliance direkt der Fair Value abzüglich Veräußerungskosten ermittelt. Dieser unterscheidet sich vom Nutzungswert jedoch lediglich in der Länge des Detailplanungszeitraums, der bis zum Ende des Vertrags des Joint Ventures im Jahr 2040 reicht, und der Berücksichtigung der Veräußerungskosten. Die Bewertung ist in der Levelhierarchie gemäß IFRS 13 dem Level 3 zuzuordnen. Folgende Vorsteuer-Diskontierungszinssätze wurden ermittelt:

	2022	2021
Automobile ohne BMW Brilliance	12,4	10,1
BMW Brilliance	15,4	-
Motorräder	12,4	10,1
Finanzdienstleistungen	13,7	13,0

Der Nachsteuer-Diskontierungszinssatz bei der zahlungsmittelgenerierenden Einheit BMW Brilliance beträgt 11,5 % und wurde für die Ermittlung des Fair Value abzüglich Veräußerungskosten zugrunde gelegt.

Dem auf Basis des CAPM-Modells ermittelten risikoangepassten Zinssatz liegen spezifische Peergroup-Informationen für Beta-Faktoren, Kapitalstrukturdaten und Fremdkapitalkosten zugrunde. ESG-bezogene Anpassungen an den WACC wurden nicht vorgenommen.

Für die Werthaltigkeitstests der zahlungsmittelgenerierenden Einheiten werden für die wesentlichen Annahmen Sensitivitätsanalysen durchgeführt, um auszuschließen, dass für möglich erachtete Änderungen an den Prämissen zur Bestimmung des erzielbaren Betrags zu einem Wertminderungsbedarf führen würden. Auch bei einer Verschlechterung der einzelnen Bewertungsparameter um 10 % würde sich kein Wertberichtigungsbedarf ergeben.

Das gesamte **Sachanlagevermögen** wird zu Anschaffungs- oder Herstellungskosten abzüglich kumulierter Abschreibungen und kumulierter Wertminderungsaufwendungen bewertet.

Die Herstellungskosten von selbst erstellten Anlagen enthalten alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der produktionsbezogenen Gemeinkosten. Hierzu gehören die fertigungsbedingten Abschreibungen, anteilige Verwaltungskosten sowie die anteiligen Kosten des sozialen Bereichs. Finanzierungskosten werden nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt, es sei denn, sie sind dem Vermögenswert direkt zuzurechnen. Abnutzbares Sachanlagevermögen wird um planmäßige, nutzungsbedingte Abschreibungen über die entsprechende Nutzungsdauer, in der Regel linear, abgewertet. Die Abschreibungen werden grundsätzlich in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasst.

Es bestehen folgende konzerneinheitliche Nutzungsdauern:

in Jahren	
Betriebs- und Geschäftsgebäude, Wohngebäude, Einbauten und Außenanlagen	8 bis 50
Technische Anlagen und Maschinen	3 bis 30
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	2 bis 25

Die Nutzungsdauer der Anlagen wird regelmäßig überprüft und bei Bedarf verlängert oder verkürzt. Dabei wird unter anderem der Einfluss klimabezogener Aspekte auf die Nutzungsdauer, beispielsweise durch geändertes Nachfrageverhalten der Kunden oder durch regulatorische Anforderungen, berücksichtigt. Die Grundlage dafür bilden die bereits oben beschriebenen Prämissen der langfristigen Unternehmensplanung einschließlich der Produktentscheidungen. Klimabezogene Aspekte wirken sich indirekt auf die Nutzung der Sachanlagen aus. Eine verlängerte Nutzungsdauer der technischen Anlagen und Maschinen wird durch antriebsartunabhängige und fahrzeuggenerationenübergreifende Einsatzmöglichkeiten sowie durch Substanzerhaltungsmaßnahmen erreicht. Die Nutzungsdauern von ausschließlich verbrennerbezogenen Anlagen sind ebenfalls durch die aktuellsten Planungsprämissen abgedeckt. Für im Mehrschichtbetrieb eingesetzte Maschinen werden die Abschreibungen durch Schichtzuschläge entsprechend erhöht. Liegen Anhaltpunkte vor, die auf eine Wertminderung von Sachanlagen hindeuten, wird analog den immateriellen Vermögenswerten ein Werthaltigkeitstest durchgeführt.

Für **gemietete Sachanlagen** werden ab dem Zeitpunkt, zu dem der Leasinggegenstand der BMW Group zur Nutzung zur Verfügung steht, ein Vermögenswert für das Nutzungsrecht und eine Verbindlichkeit für die ausstehenden Leasingzahlungen bilanziert. Die Anschaffungskosten des Nutzungsrechts ergeben sich aus dem Betrag, zu dem die Leasingverbindlichkeit erstmals bewertet wird, zuzüglich der Leasingzahlungen, die zu oder vor Beginn der Laufzeit des Leasingverhältnisses getätigten werden, sowie der anfänglichen direkten Kosten und der geschätzten Kosten für die Demontage, Beseitigung oder Wiederherstellung des Leasinggegenstands. Zum Abzug kommen erhaltene Anreizzahlungen des Leasinggebers. Das Nutzungsrecht wird planmäßig linear über den kürzeren der beiden Zeiträume aus Nutzungsdauer des Leasinggegenstands und erwarteter Laufzeit des Leasingvertrags abgeschrieben. Sofern das Eigentum des Leasinggegenstands am Ende der Laufzeit automatisch übergeht oder die Ausübung einer Kaufoption in den Leasingzahlungen berücksichtigt ist, wird das Nutzungsrecht über die erwartete

Nutzungsdauer des Leasinggegenstands planmäßig linear abgeschrieben. Die Nutzungsrechte werden in der Bilanz unter den jeweiligen Positionen des Sachanlagevermögens dargestellt. Abschreibungen der Nutzungsrechte werden in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung in den Umsatzkosten sowie den Vertriebs- und Verwaltungskosten ausgewiesen.

Die Leasingverbindlichkeit wird bei erstmaliger Erfassung mit dem Barwert der künftigen Leasingzahlungen angesetzt. In der Folgebewertung wird der Buchwert der Leasingverbindlichkeit aufgezinst und erfolgsneutral um die geleisteten Leasingzahlungen reduziert. Die Leasingverbindlichkeiten werden als Teil der Finanzverbindlichkeiten gezeigt, der Zinsaufwand wird im Zinsergebnis ausgewiesen. In der Kapitalflussrechnung werden der Tilgungsanteil und der Zinsanteil der Leasingzahlungen als Mittelabfluss aus der Finanzierungstätigkeit dargestellt.

Die für die Bewertung des Nutzungsrechts und der Leasingverbindlichkeit zugrunde liegenden Leasingzahlungen umfassen sowohl feste als auch von einem Index oder Zinssatz abhängige variable Leasingzahlungen sowie erwartete Zahlungen aus Restwertgarantien. Sofern die Ausübung einer Kauf- oder Vertragsverlängerungsoption hinreichend sicher ist, werden die entsprechenden Zahlungen in den Leasingzahlungen berücksichtigt. Zahlungen für Zeiträume, für die eine einseitige Kündigungsoption des Leasingnehmers besteht, werden nur dann in den Leasingzahlungen berücksichtigt, wenn es hinreichend sicher ist, dass die Kündigungsoption nicht ausgeübt wird. Bei der Beurteilung von Optionen werden alle Fakten und Umstände berücksichtigt, die einen wirtschaftlichen Anreiz zur Ausübung beziehungsweise Nichtausübung der Option geben.

Die Abzinsung der Leasingzahlungen hat nach IFRS 16 grundsätzlich mit dem Zinssatz zu erfolgen, der dem Leasingverhältnis zugrunde liegt. Da dieser bei den in der BMW Group abgeschlossenen Leasingverhältnissen zumeist nicht bestimmbar ist, erfolgt die Abzinsung in der Regel mit dem Grenzfremdkapitalzinssatz.

Der Grenzfremdkapitalzinssatz eines Leasingverhältnisses setzt sich zusammen aus dem laufzeitkongruenten risikolosen Zinssatz in der betreffenden Währung zuzüglich eines Aufschlags für das Kreditrisiko. Spezifische Risiken eines Vermögenswerts werden grundsätzlich nicht berücksichtigt, da Besicherungen im Rahmen der alternativen Finanzierungen in der BMW Group keine Relevanz aufweisen.

Die Bestimmung der Leasingzahlungen, einschließlich der den Leasingzahlungen zugrunde liegenden Laufzeit eines Leasingverhältnisses, und des Abzinsungssatzes unterliegt Schätzungen und Annahmen, die von den tatsächlichen Entwicklungen abweichen können.

Die BMW Group als Leasingnehmer nimmt die Anwendungserleichterungen für kurzfristige Leasingverhältnisse und für Leasingverhältnisse über geringwertige Vermögenswerte in Anspruch.

Die Erleichterungen für Leasingnehmer für COVID-19-bezogene Mietzugeständnisse (Änderungen des IFRS 16 vom 28. Mai 2020 sowie vom 31. März 2021) nimmt die BMW Group nicht in Anspruch.

Eigenerzeugnisse, die als **vermietete Erzeugnisse** (Operating Leases) bei Gesellschaften der BMW Group aktiviert sind, werden mit den Herstellungskosten und alle übrigen vermieteten Erzeugnisse zu Anschaffungskosten, jeweils inklusive anfänglicher direkter Kosten, bewertet. Alle vermieteten Erzeugnisse werden linear über die Vertragslaufzeit auf den erwarteten Restwert abgeschrieben.

Änderungen der Restwerterwartungen werden durch eine prospектив Anpassung der planmäßigen Abschreibungen über die Restlaufzeit des Leasingvertrags erfasst, sofern der erzielbare Betrag über dem Restbuchwert liegt. Liegt der erzielbare Betrag unter dem Restbuchwert, wird eine Wertminderung in Höhe des Unterschiedsbetrags vorgenommen. Zu jedem Bilanzstichtag wird geprüft, ob eine in früheren Perioden erfasste Wertminde-

rung nicht länger besteht oder sich vermindert hat. In diesen Fällen wird der Buchwert auf den erzielbaren Betrag erhöht, jedoch maximal bis zum planmäßig fortgeführten Buchwert.

Annahmen und Schätzungen sind hinsichtlich der künftigen Restwerte zu treffen, da diese einen wesentlichen Teil der zukünftigen Zahlungsmittelzuflüsse darstellen. Relevante Einflussfaktoren sind dabei die Entwicklung der Marktpreise sowie die Nachfrage am Gebrauchtwagenmarkt. Berücksichtigt wird ebenfalls die Veränderung des Antriebsmix in der Zukunft, die regelmäßig analysiert wird. Die BMW Group hat Methoden und Prozesse entwickelt und implementiert, um Nachhaltigkeitsaspekte, insbesondere klimabezogene Aspekte, im Restwertrisiko angemessen zu bewerten und zu steuern. Es wird ein szenariobasierter Ansatz verwendet, um den Einfluss auf dem Weg hin zu einer emissionsfreien Mobilität zu quantifizieren und dem technologischen Fortschritt dieser Produkte Rechnung zu tragen. Dabei ergibt sich ein möglicher Anpassungsbedarf in den Restwertprognosen sowohl für Verbrenner als auch elektrifizierte Fahrzeuge. Die Verschiebung der Antriebe erfolgt jedoch über einen gewissen Zeitraum. Hierbei sind neben regulatorischen Aspekten auch Kundenverhalten und Angebotsstruktur zu berücksichtigen. Das bestehende Portfolio wird sich demnach in den kommenden Jahren auf Basis der vorgenannten Aspekte verändern. Dies bedeutet eine planmäßige Veränderung, die bereits heute antizipiert werden kann und somit berechenbare Risiken im Rahmen der Geschäftstätigkeit mit sich bringt. Unverhältnismäßige Risiken können nur entstehen, wenn regulatorische Veränderungen ad hoc und somit zum Nachteil des Kunden erfolgen. Daneben wird das restwerttragende Portfolio einer quartalsweisen Bewertung unterzogen. Neue Aspekte können demnach frühzeitig in die Bewertung einfließen. In diesem Fall würden auch die Bewertungen für das Neugeschäft angepasst werden, die dem gleichen Turnus unterliegen. Die verwendeten Prognosemodelle unterliegen ebenfalls einer regelmäßigen Überprüfung und können um Aspekte ergänzt werden, die im Zusammenhang mit der Veränderung des Marktgeschehens stehen.

Somit können anhand verschiedener Szenarioanalysen Auf- bzw. Abschläge auf den Base-Restwert berücksichtigt werden. Die Annahmen basieren sowohl auf intern verfügbaren Daten über historische Erfahrungswerte und aktuellen Marktdaten als auch auf Prognosen von externen Instituten. Zudem findet regelmäßig eine Validierung der Annahmen durch einen Abgleich mit externen Daten statt. Bei bestimmten Vertragstypen sind Ermessensentscheidungen hinsichtlich der Einstufung als Operating Leases oder Forderungen aus Finanzdienstleistungen zu treffen.

At Equity bewertete Beteiligungen werden mit dem um Ergebnisanteile und Eigenkapitaländerungen fortgeföhrten Beteiligungsbuchwert bilanziert, sofern keine Wertminderung vorliegt. Liegen Anhaltspunkte für eine Wertminderung vor, wird auf Basis der Discounted-Cashflow-Methode ein Werthaltigkeitstest durchgeführt. Ein Indikator ist beispielsweise bei gravierender Verfehlung der Planung, Wegfall eines aktiven Marktes oder bei einem Finanzierungsbedarf zur Insolvenzvermeidung gegeben.

Finanzielle Vermögenswerte werden mit Ausnahme der Leasingforderungen bei der erstmaligen Erfassung mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Die finanziellen Vermögenswerte beinhalten insbesondere sonstige Finanzanlagen, Forderungen aus Finanzdienstleistungen, Wertpapiere und Investmentanteile, derivative finanzielle Vermögenswerte, Forderungen aus Lieferungen und Leistungen sowie Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente. Generell erfolgt der Erstansatz, sobald die BMW Group Vertragspartei wird. Beim marktüblichen Kauf oder Verkauf von nicht derivativen finanziellen Vermögenswerten erfolgt der Erstansatz grundsätzlich zum Erfüllungstag.

Abhängig vom Geschäftsmodell und von der Ausgestaltung vertraglicher Zahlungsströme werden finanzielle Vermögenswerte in die Kategorien zu fortgeföhrten Anschaffungskosten, erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert oder erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert klassifiziert. In die Kategorie erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert fallen in der BMW Group im Wesentlichen die Wertpapiere und Investmentanteile, die der

Liquiditätssteuerung dienen. In der BMW Group werden ausgewählte Wertpapiere und Investmentanteile, Geldmarktfonds innerhalb der Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie Wandelanleihen erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bilanziert, da deren vertragliche Zahlungsströme nicht ausschließlich Tilgungs- und Zinszahlungen darstellen.

Die BMW Group macht keinen Gebrauch vom Wahlrecht, Eigenkapitalinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert sowie Fremdkapitalinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewerten.

Die Marktwerte der zum beizulegenden Zeitwert bilanzierten Finanzinstrumente werden anhand der am Bilanzstichtag vorhandenen Marktinformationen, wie zum Beispiel auf Basis notierter Preise oder anhand geeigneter Bewertungsverfahren, insbesondere mittels der Discounted-Cashflow-Methode, ermittelt.

Die unter den **sonstigen Finanzanlagen** ausgewiesenen Beteiligungen im Anwendungsbereich des IFRS 9 werden erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewertet. Ferner werden unter den sonstigen Finanzanlagen unwesentliche Tochterunternehmen, unwesentliche gemeinsame Vereinbarungen und unwesentliche assoziierte Unternehmen ausgewiesen.

Die **Forderungen aus Finanzdienstleistungen** werden grundsätzlich unter Anwendung der Effektivzinsmethode zu fortgeführten Anschaffungskosten bilanziert.

In den Forderungen aus Finanzdienstleistungen sind ebenfalls die Forderungen für Finance Leases enthalten, die in Höhe der Nettoinvestitionen in das Leasingverhältnis angesetzt werden. In diesem Bilanzposten sind überdies die zum Stichtag fälligen Forderungen aus Operating Leases enthalten. Die Bilanzierung der zugehörigen Fahrzeuge erfolgt im Posten Vermietete Erzeugnisse.

Für alle finanziellen Vermögenswerte mit Ausnahme von Forderungen aus Operating Leases und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet die BMW Group für die Berechnung der **Wertberichtigung** die in IFRS 9 beschriebene allgemeine Vorgehensweise an. Für diese Vermögenswerte bemisst sich die Höhe der Wertberichtigung bei erstmaliger Erfassung anhand des erwarteten 12-Monats-Kreditverlustes (Stufe 1). Falls sich das Ausfallrisiko zum Abschlussstichtag seit der erstmaligen Erfassung signifikant erhöht hat, wird die Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste bemessen (Stufe 2 – allgemeine Vorgehensweise). Die Bemessung der Änderung des Ausfallrisikos erfolgt basierend auf dem Vergleich des Ausfallrisikos bei der erstmaligen Erfassung mit dem Ausfallrisiko am Abschlussstichtag. Das Ausfallrisiko wird zu jedem Abschlussstichtag durch die Bonitätsprüfung, die aktuellen ökonomischen Leistungskennzahlen sowie die eventuellen Überfälligkeitkeiten bestimmt.

Für Forderungen, die aus Operating Leases resultieren, und für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wendet die BMW Group die vereinfachte Vorgehensweise nach IFRS 9 an, wonach sich die Höhe der Wertberichtigung ab der erstmaligen Erfassung der Forderung anhand der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste bemisst (Stufe 2 – vereinfachte Vorgehensweise). Für die Zuordnung in die Stufe 2 ist unerheblich, ob sich das Kreditrisiko dieser Vermögenswerte seit der erstmaligen Erfassung signifikant erhöht hat.

Die BMW Group geht grundsätzlich vom Ausfall einer Forderung aus, wenn diese mehr als 90 Tage überfällig ist oder wenn es objektive Hinweise auf Zahlungsunfähigkeit wie zum Beispiel die Eröffnung eines Insolvenzverfahrens gibt. Die Vermögenswerte mit beeinträchtigter Bonität werden durch den Ausfall im Sinne der oben genannten Definition bestimmt. Für bonitätsbeeinträchtigte Vermögenswerte, deren Bonität bei Erwerb oder Ausrechnung noch nicht beeinträchtigt war, wird eine Wertberichtigung in Höhe der über die Laufzeit erwarteten Kreditverluste erfasst (Stufe 3). Dies geschieht unabhängig davon, ob die allgemeine

oder vereinfachte Vorgehensweise angewandt wird. Für die Vermögenswerte in der Stufe 3 werden Zinserträge auf den Nettobuchwert abzüglich Wertberichtigung berechnet.

Darüber hinaus werden Post-Model-Adjustments gebildet, sofern das Risiko nicht vollständig durch die Standardmodelle abgedeckt ist.

Die BMW Group bucht finanzielle Vermögenswerte aus, wenn nach angemessener Einschätzung nicht davon auszugehen ist, dass diese Vermögenswerte realisierbar sind. Dies kann unter anderem der Fall sein, wenn davon auszugehen ist, dass der Schuldner keine ausreichenden Vermögenswerte oder anderen Einnahmequellen besitzt, um seine Schulden zu bedienen.

Für die Ermittlung der Wertberichtigungen im Bilanzposten Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden im Wesentlichen historische Erfahrungswerte zu Kreditausfällen, aktuelle Daten bezüglich Überfälligkeitkeiten sowie Ratingklassen- und Scoring-Informationen herangezogen.

Zusätzlich werden zukunftsorientierte Informationen (zum Beispiel Prognosen über ökonomische Leistungskennzahlen) berücksichtigt, falls diese basierend auf den historischen Daten auf einen Zusammenhang mit erwarteten Kreditausfällen schließen lassen.

Für die Ermittlung der Wertberichtigung auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden im Wesentlichen Informationen zur Überfälligkeit der Forderungen herangezogen. Zusätzlich werden bei der Ermittlung der Wertberichtigungen neben den aktuellen Prognosen der Leistungskennzahlen auch positive sowie negative ökonomische Entwicklungsszenarien verwendet. Diese basieren auf lokalen Analysen und berücksichtigen zum Beispiel die antizipierten politischen und wirtschaftlichen Entwicklungen.

Für die Berechnung der Wertberichtigung für Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente, Finanzforderungen sowie Forderungen gegen verbundene Unternehmen und gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht, werden auf dem Markt verfügbare Inputfaktoren wie Ratings und Ausfallwahrscheinlichkeiten verwendet. Für Wertpapiere und Investmentanteile wendet die BMW Group im Wesentlichen die Ausnahme von der Stufenzuordnung für finanzielle Vermögenswerte mit niedrigem Ausfallrisiko an. Demnach werden die Vermögenswerte, die ein Investment-Grade-Rating besitzen, stets der Stufe 1 zugeordnet.

Derivative Finanzinstrumente werden in der BMW Group zu Sicherungszwecken eingesetzt, um Währungs-, Zins-, Marktwert- und Marktpreisrisiken zu reduzieren. Der Erstansatz von derivativen Finanzinstrumenten erfolgt zum Handelstag und ihre Bewertung erfolgt zum beizulegenden Zeitwert. Der Ausweis dieser Finanzinstrumente erfolgt abhängig vom Marktwert zum Bewertungszeitpunkt im Bilanzposten Finanzforderungen oder Finanzverbindlichkeiten.

Die Fair Values werden auf Basis von Bewertungsmodellen berechnet. Am Finanzmarkt zu beobachtende Marktpreisspreads, Tenor- und Währungsbasispreads werden in der Bewertung berücksichtigt. Außerdem wird das eigene beziehungsweise das Ausfallrisiko des Kontrahenten mit laufzeitadäquaten, am Markt beobachtbaren Credit-Default-Swap-Werten berücksichtigt.

Die BMW Group macht von dem Wahlrecht Gebrauch, die sich aus den beizulegenden Zeitwerten ergebenden Kreditrisiken für eine Gruppe derivativer finanzieller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten auf Basis ihres Nettoprofitbetrags zu berücksichtigen. Die Allokation der portfoliobasierten Wertanpassungen (Credit Valuation Adjustments und Debit Valuation Adjustments) auf die einzelnen derivativen finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten erfolgt mithilfe des Relative Fair Value Approach nach der Nettomethode.

Die Marktwertveränderungen der derivativen Finanzinstrumente, bei denen Hedge Accounting angewendet wird, werden entweder in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im sonstigen Finanzergebnis oder im sonstigen Ergebnis als Bestandteil des kumulierten übrigen Eigenkapitals ausgewiesen, je nachdem, ob es sich bei der Sicherungsbeziehung um einen Fair Value Hedge oder einen Cash Flow Hedge handelt.

Mit Fair Value Hedges werden im Wesentlichen die Zinsrisiken von Finanzverbindlichkeiten abgesichert. Im Rahmen der Bilanzierung der Zinswährungssicherungen als Fair Value Hedges wird die Währungsbasis nicht als Teil der Sicherungsbeziehung designiert. Dementsprechend werden deren Marktwertveränderungen als Sicherungskosten im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasst. Die im Eigenkapital aufgelaufenen Beträge werden über die Laufzeit der Sicherungsbeziehung in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Zudem wird für ausgewählte festverzinsliche Vermögenswerte ein Teil der Zinsänderungsrisiken auf Portfoliobasis gemäß den Vorschriften des IAS 39 gesichert. Die designierten Grundgeschäfte sind in den Bilanzposten Forderungen aus Finanzdienstleistungen sowie Finanzverbindlichkeiten erfasst. Die Sicherung gegen das Zinsänderungsrisiko erfolgt auf Basis des Netto-Cashflows, bei dem die Cashflows der festverzinslichen Vermögenswerte der Aktivseite abzüglich der Cashflows der variablen Finanzierungen der Passivseite barwertig aufsummiert werden. Der so ermittelte Netto-Cashflow wird durch den Kauf von korrespondierenden Zinsswaps abgesichert und somit das Zinsänderungsrisiko reduziert. Die Hedge-Beziehungen werden monatlich zu jedem Berichtstag beendet und neu designiert. Hierdurch wird dem sich ständig verändernden Bestand des Portfolios Rechnung getragen.

Ineffektivitäten aus Fair Value Hedges werden grundsätzlich im übrigen Finanzergebnis erfasst.

Bei der Bilanzierung der Währungssicherungen als Cash Flow Hedges werden die Zeitwerte der Optionsgeschäfte und die Zinskomponente inklusive Währungsbasis der Devisentermingeschäfte nicht als Teil der Sicherungsbeziehung designiert. Die Marktwertveränderungen dieser Komponenten werden als Sicherungskosten im kumulierten übrigen Eigenkapital als separate Position erfasst. Die im übrigen Eigenkapital aufgelaufenen Beträge aus den Währungssicherungen werden zeitgleich mit der Ergebniswirkung des Grundgeschäfts in die Umsatzkosten umgegliedert.

Bei der Bilanzierung der Rohstoffsicherungen als Cash Flow Hedges werden die Sicherungsgeschäfte vollständig als Teil der Sicherungsbeziehung designiert. Als Ausnahme davon wurde bei den im Rahmen der Erstanwendung von IFRS 9 neu designierten Sicherungsbeziehungen die Zinskomponente der Rohstoffderivate nicht als Teil der Sicherungsbeziehung designiert, und die Marktwertveränderungen dieser Komponente werden als Sicherungskosten im kumulierten übrigen Eigenkapital als separate Position erfasst. Die im kumulierten übrigen Eigenkapital aufgelaufenen Beträge werden bei der Ersterfassung der Vorräte in deren Buchwert einzogen.

Ineffektivitäten aus Cash Flow Hedges werden direkt in den Umsatzkosten, die Effekte aus vorzeitig beendeten Sicherungsbeziehungen in den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen erfasst.

Latente Ertragsteuern werden für sämtliche temporären Differenzen zwischen den steuerlichen und den bilanziellen Wertansätzen einschließlich der Unterschiede aus den Konsolidierungsmaßnahmen sowie für noch nicht genutzte steuerliche Verlustvorträge und Steuergutschriften, sofern diese voraussichtlich genutzt werden können, gebildet. Die Bewertung erfolgt anhand der Steuersätze, deren Gültigkeit für die Periode, in der ein Vermögenswert realisiert oder eine Schuld erfüllt wird, zu erwarten ist. Dabei werden die Steuersätze und -vorschriften zugrunde gelegt, die zum Bilanzstichtag gültig sind oder in Kürze gelten werden.

Die Werthaltigkeit der aktiven latenten Steuern wird zu jedem Bilanzstichtag auf Basis der geplanten steuerpflichtigen Einkommen in künftigen Geschäftsjahren beurteilt. Sofern künftige Steuervorteile mit einer Wahrscheinlichkeit von mehr als 50 % teilweise oder vollständig nicht realisiert werden können, wird eine Wertberichtigung auf die aktiven latenten Steuern vorgenommen. Zur Ermittlung der aktiven latenten Steuern sind Annahmen bezüglich des künftigen zu versteuernden Einkommens und des Zeitpunkts der Realisierung der aktiven latenten Steuern zu treffen. Hierzu werden die geplanten operativen Geschäftsergebnisse, beschlossene Gesetzesänderungen im Zusammenhang mit dem Klimawandel und die Ergebniswirkungen aus der Umkehr von zu versteuernden temporären Differenzen berücksichtigt. Da jedoch die zukünftigen Geschäftsentwicklungen unsicher sind und teilweise von der BMW Group nicht beeinflusst werden können, ist die Bewertung der latenten Steuern mit Unsicherheiten verbunden.

Passive latente Steuern auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, Zweigniederlassungen und assoziierten Unternehmen sowie Anteilen an gemeinsamen Vereinbarungen werden nicht angesetzt, wenn der Konzern den Zeitpunkt der Umkehrung bestimmen kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporäre Differenz in absehbarer Zeit nicht auflösen wird. Dies ist insbesondere dann der Fall, wenn vorgesehen ist, dass Gewinne nicht ausgeschüttet, sondern zum Zwecke der Substanzerhaltung und Ausweitung des Geschäfts- volumens in den Unternehmen eingesetzt werden.

Die Ermittlung der **laufenden Ertragsteuern** in der BMW Group erfolgt unter Berücksichtigung der in den jeweiligen Ländern gültigen gesetzlichen Anforderungen. Soweit bei Ansatz und Bewertung der im Abschluss dargestellten Steuerpositionen Ermessensspielräume ausgeübt wurden, besteht grundsätzlich die Möglichkeit einer abweichenden Positionierung lokaler Steuerbehörden.

Bei der bilanziellen Abbildung von **ertragsteuerlichen Unsicherheiten** wird im Regelfall auf die einzelne ertragsteuerliche Behandlung abgestellt. Sofern es nicht wahrscheinlich ist, dass eine ertragsteuerliche Behandlung von den lokalen Steuerbehörden akzeptiert werden wird, verwendet die BMW Group den Betrag mit der höchsten Wahrscheinlichkeit bei der Bestimmung des zu versteuernden Gewinns beziehungsweise der steuerlichen Basis.

Die **Vorräte** an Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffen sowie Handelswaren werden grundsätzlich mit ihren durchschnittlichen Anschaffungskosten unter Beachtung niedrigerer Nettoveräußerungswerte bewertet.

Unfertige und fertige Erzeugnisse werden mit den Herstellungskosten unter Beachtung niedrigerer Nettoveräußerungswerte angesetzt. Sie enthalten alle direkt dem Herstellungsprozess zurechenbaren Kosten sowie angemessene Teile der produktionsbezogenen Gemeinkosten. Hierzu gehören die fertigungsbedingten Abschreibungen, anteilige Verwaltungskosten sowie anteilige Kosten des sozialen Bereichs. Die Finanzierungskosten werden bei den Vorräten nicht als Teil der Anschaffungs- oder Herstellungskosten angesetzt.

Unter den Vorräten werden auch die zum Verkauf anstehenden Fahrzeuge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft ausgewiesen. Sie werden zu fortgeführten Anschaffungs- oder Herstellungskosten unter Beachtung niedrigerer Nettoveräußerungswerte bilanziert.

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente umfassen im Wesentlichen Kassenbestände und Bankguthaben mit einer Ursprungslaufzeit von bis zu drei Monaten. Mit Ausnahme von Geldmarktfonds werden Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Die **Finanzverbindlichkeiten** werden, mit Ausnahme der Leasingverbindlichkeiten, bei der erstmaligen Erfassung mit ihrem beizulegenden Zeitwert angesetzt. Hierbei werden, außer bei der

Kategorie der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert zu bewertenden Finanzverbindlichkeiten, auch die Transaktionskosten berücksichtigt. In der Folge werden die Verbindlichkeiten, mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente, unter Anwendung der Effektivzinsmethode mit den fortgeführten Anschaffungskosten bewertet.

Die **Rückstellungen für Pensionen** werden nach dem Anwartschaftsbarwertverfahren (Projected Unit Credit Method) gebildet. Bei diesem Verfahren werden nicht nur die am Bilanzstichtag bekannten Renten und erworbenen Anwartschaften, sondern auch künftig zu erwartende Steigerungen von Renten und Gehältern berücksichtigt. Die Berechnung beruht auf versicherungsmathematischen Gutachten unter Berücksichtigung biometrischer Rechnungsgrundlagen.

Die Pensionsverpflichtung wird bei einem fondsgedeckten Versorgungssystem mit dem zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Fondsvermögen saldiert. Übersteigt das Fondsvermögen die Verpflichtung aus der Pensionszusage, erfolgt eine Prüfung der Werthaltigkeit des Aktivüberhangs. Hat das Unternehmen einen Anspruch auf Rückerstattung oder Minderung künftiger Beitragszahlungen an den Fonds, so erfolgt der Ausweis eines Aktivpostens unter den sonstigen Finanzforderungen. Die Höhe des Aktivpostens bestimmt sich anhand des Barwerts der mit dem Planvermögen verbundenen wirtschaftlichen Vorteile. Ein Passivposten wird bei fondsgedeckten Versorgungssystemen durch Pensionsrückstellungen ausgewiesen, soweit die Verpflichtung aus der Pensionszusage das Fondsvermögen übersteigt.

Für die Ermittlung der Rückstellungshöhe sind unter anderem Annahmen hinsichtlich der Abzinsungsfaktoren, der Rententrends, der Mitarbeiterfluktuation sowie der Lebenserwartung der Mitarbeiter zu treffen. Die Abzinsungsfaktoren werden auf Grundlage der Renditen ermittelt, die am Abschlusstichtag für hochwertige festverzinsliche Unternehmensanleihen am Markt erzielt werden.

Der Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld oder der Nettozins-ertrag auf das Nettovermögen aus leistungsorientierten Ver-sorgungsplänen werden im Finanzergebnis ausgewiesen. Alle übrigen Aufwendungen aus der Dotierung der Pensionsverpflich-tungen werden den Kosten der betroffenen Funktionsbereiche zugeordnet.

Nachzuverrechnender Dienstzeitaufwand entsteht, wenn ein Unternehmen der BMW Group einen leistungsorientierten Plan einführt oder Leistungen aus einem bestehenden Plan ändert. Dieser wird sofort aufwandswirksam erfasst. Gewinne oder Verluste bei Abgeltung werden ebenfalls sofort erfolgswirksam erfasst.

Aus Änderungen des Barwerts der leistungsorientierten Ver-pflichtung, des beizulegenden Zeitwerts des Fondsvermögens oder der Vermögensobergrenze können Neubewertungen auf die Nettoschuld entstehen. Diese Neubewertungen resultieren unter anderem aus Änderungen der finanziellen und demografischen Berechnungsparameter sowie Änderungen, die sich aus der aktualisierten Bestandsentwicklung ergeben. Sie werden sofort im sonstigen Ergebnis erfasst und bilanziell in den Gewinnrücklagen im Eigenkapital der BMW Group dargestellt.

Sonstige Rückstellungen werden gebildet, wenn eine gegen-wärtige rechtliche oder faktische Verpflichtung aus einem Ereignis der Vergangenheit gegenüber Dritten besteht, deren Inanspruchnahme wahrscheinlich ist und die voraussichtliche Höhe der Verpflichtung zuverlässig schätzbar ist. Rückstellungen mit einer Restlaufzeit von mehr als einem Jahr werden mit ihrem Barwert angesetzt.

Bei der Bildung von Rückstellungen für **Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen** sind Schätzungen vorzunehmen. Neben den gesetzlich vorgeschriebenen Herstellergewährleistungen bietet die BMW Group verschiedene weitere Standard-Garantien (assurance-type) je nach Produkt und Absatzmarkt an. Für zu-

sätzlich angebotene Servicepakete, die als separate Leistungs-verpflichtung behandelt werden, erfolgt keine Rückstellungs-bildung.

Die Bildung der Gewährleistungs- und Kulanzrückstellungen er-folgt zum Zeitpunkt des Übergangs der Verfügungsmacht an den Händler beziehungweise den Endkunden oder mit Beschluss neuer Gewährleistungsmaßnahmen. Zur Schätzung der Höhe des Rückstellungsbetrags werden insbesondere Einschätzungen basierend auf Erfahrungswerten über in der Vergangenheit er-folgte Schadensfälle und -verläufe getroffen. Diese Einschätzun-gen umfassen künftige potenzielle Reparaturkosten und Preis-steigerungen pro Produkt und Markt. Die Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen werden regelmäßig für alle Gesellschaften der BMW Group an neue Erkenntnisse angepasst und etwaige Änderungen erfolgswirksam erfasst. Weitere Informationen können der [Textziffer \[35\]](#) entnommen werden. Ähnliche Schätzungen werden in Bezug auf die Bewer-tung von erwarteten Erstattungsansprüchen vorgenommen.

Bei der Bildung von Rückstellungen für **Prozess- und Haftungs-risiken** sind Annahmen zu treffen, die zur Bestimmung der Haf-tungswahrscheinlichkeit, der Höhe der Inanspruchnahme und der Prozessdauer herangezogen werden. Die getroffenen Annah-men, insbesondere die Annahme hinsichtlich des Ausgangs des Verfahrens, sind mit erheblichen Unsicherheiten verbunden. Maßgeblich für die regelmäßige Beurteilung sind sowohl Ein-schätzungen des Managements als auch externer Gutachter, wie zum Beispiel von Anwälten. Sofern sich in der Zukunft neue Ent-wicklungen ergeben, die zu einer abweichenden Beurteilung führen, werden die Rückstellungen entsprechend in ihrer Höhe angepasst.

Sofern die Ansatzvorschriften für Rückstellungen nicht erfüllt sind und die Möglichkeit eines Abflusses bei der Erfüllung nicht unwahrscheinlich ist, erfolgt die Angabe als **Eventualverbind-lichkeit**.

In den **Angaben zu nahestehenden Personen und Unterneh-men** finden sich Informationen zu assoziierten Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und nicht konsolidierten Tochter-unternehmen sowie Personen, die einen beherrschenden oder einen maßgeblichen Einfluss auf die Finanz- und Geschäfts-politik der BMW Group ausüben. Hierzu zählen alle Personen in Schlüsselpositionen des Unternehmens sowie deren nahe Familienangehörige oder zwischengeschaltete Unternehmen.

Für die BMW Group trifft dies auch auf die Mitglieder des Vor-stands und des Aufsichtsrats zu. Details zu diesen Personen und Unternehmen können der [Textziffer \[42\]](#) und der Anteilsbesitz-liste in [Textziffer \[48\]](#) entnommen werden.

Aktienbasierte Vergütungsprogramme, die eine Erfüllung in Aktien oder eine Barauszahlung mit unmittelbarer Verpflichtung in eine Investition in Stammaktien der BMW AG vorsehen, werden mit dem beizulegenden Zeitwert zum Gewährungsstichtag be-wertet, im Personalaufwand erfolgswirksam über den Erdie-nungszeitraum erfasst und gegen die Kapitalrücklage verrechnet.

Aktienbasierte Vergütungsprogramme, die eine Erfüllung in bar vorsehen, werden vom Gewährungszeitpunkt an bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag sowie am Erfüllungstag zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet, im Personalaufwand er-folgswirksam über den Erdienungszeitraum erfasst und als Rück-stellung ausgewiesen.

Das aktienbasierte Programm zur Vorstands- und Bereichsleiter-vergütung sieht ein Wahlrecht aufseiten der BMW AG vor, eine Erfüllung in bar oder in Stammaktien der BMW AG vorzunehmen. Aufgrund der Ausübung des Wahlrechts zur Erfüllung in bar werden die aktienbasierten Vorstands- und Bereichsleiterver-gütungsprogramme wie aktienbasierte Vergütungsprogramme mit Barausgleich bilanziert. Weitere Informationen zu den aktien-basierten Vergütungsprogrammen finden sich unter [Textziffer \[43\]](#).

ERLÄUTERUNGEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG

08 Umsatzerlöse

Die Umsatzerlöse ergeben sich aus folgenden Tätigkeiten:

in Mio. €	2022	2021
Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen	106.678	77.042
Verkaufserlöse aus vermieteten Erzeugnissen	15.040	13.780
Erlöse aus Leasingraten	11.872	11.526
Zinsrträge aus Kreditfinanzierung und Finance Leases	4.129	3.701
Erlöse aus Serviceverträgen, Telematik und Pannenhilfe	3.394	2.766
Sonstige Umsatzerlöse	1.497	2.424
Umsatzerlöse	142.610	111.239

In den Umsatzerlösen sind Erlöse aus Kundenverträgen gemäß IFRS 15 in Höhe von 126.384 Mio. € (2021: 95.795 Mio. €) enthalten. Diese verteilen sich auf die erste, zweite und fünfte Kategorie der Tabelle sowie anteilig auf die sonstigen Umsatzerlöse.

Die Gliederung der Umsatzerlöse nach Segmenten ist aus den Erläuterungen zur Segmentberichterstattung unter [Textziffer \[47\]](#) ersichtlich.

Die Erlöse aus dem Verkauf von Produkten und damit verbundenen Erzeugnissen entfallen im Wesentlichen auf das Segment Automobile und zu einem geringeren Anteil auf das Segment Motorräder. Verkaufserlöse aus vermieteten Erzeugnissen, Erlöse aus Leasingraten und Zinsrträge aus Kreditfinanzierung und Finance Leases sind dem Segment Finanzdienstleistungen zugeordnet.

Sonstige Umsatzerlöse betreffen im Wesentlichen die Segmente Automobile und Finanzdienstleistungen.

Die überwiegende Mehrheit der aus dem Auftragsbestand zum Stichtag erwarteten Umsatzerlöse bezieht sich auf Fahrzeugverkäufe. Die daraus resultierenden Umsatzerlöse werden kurzfristig realisiert.

Die in diesen Fahrzeugverkäufen enthaltenen Dienstleistungen, die erst in den Folgejahren zu Umsatzerlösen führen, bilden nur einen unwesentlichen Teil des erwarteten Umsatzes ab. Daher wird von der Erleichterung nach IFRS 15 Gebrauch gemacht, wonach die Angabe eines quantifizierten Auftragsbestands zum Stichtag aufgrund der Kurzfristigkeit und der fehlenden Aussagekraft unterbleibt.

In den Zinsrträgen aus Kreditfinanzierung und Finance Leases sind Zinsen, die auf Basis der Effektivzinsmethode berechnet werden, in Höhe von 3.656 Mio. € (2021: 3.379 Mio. €) enthalten. Da diese Zinsrträge im Vergleich zu den Gesamtkonzernumsatzerlösen von untergeordneter Bedeutung sind, wird auf einen gesonderten Ausweis in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verzichtet.

09 Umsatzkosten

Die Umsatzkosten setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	2022	2021
Herstellungskosten*	76.760	50.345
Finanzdienstleistungen betreffende Umsatzkosten	27.517	26.409
davon Zinsaufwendungen des Finanzdienstleistungsgeschäfts	2.114	1.643
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.624	6.299
Gewährleistungsaufwendungen	3.209	2.192
Aufwendungen aus Serviceverträgen, Telematik und Pannenhilfe*	2.775	2.607
Sonstige Umsatzkosten	1.157	1.401
Umsatzkosten	118.042	89.253

* Vorjahreszahlen angepasst

Die Herstellungskosten enthielten bislang Umfänge, die den Aufwendungen aus Serviceverträgen, Telematik und Pannenhilfe zuzuordnen waren. Der Ausweis wurde für die Geschäftsjahre 2022 und 2021 angepasst. Der Umgliederungswert des Vorjahrs beläuft sich auf 1.016 Mio. €.

Die Herstellungskosten werden durch öffentliche Beihilfen in Form von geringeren Substanz- und Verbrauchsteuern in Höhe von 115 Mio. € (2021: 118 Mio. €) gemindert.

Die für das Geschäftsjahr 2022 erfolgswirksam erfassten Wertminderungsaufwendungen für Forderungen aus Finanzdienstleistungen belaufen sich auf 649 Mio. € (2021: 103 Mio. €). Da die Wertminderungen im Vergleich zu den Gesamtkonzernumsatzkosten von untergeordneter Bedeutung sind, wird auf einen gesonderten Ausweis in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung verzichtet.

Die Forschungs- und Entwicklungskosten entwickelten sich wie folgt:

	2022	2021
Forschungs- und Entwicklungsleistungen	7.178	6.870
Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten	- 2.819	- 2.506
Abschreibungen	2.265	1.935
Forschungs- und Entwicklungskosten	6.624	6.299

10 Vertriebskosten und allgemeine Verwaltungskosten

	2022	2021
Vertriebskosten	6.191	5.324
Allgemeine Verwaltungskosten	4.425	3.909
Summe Vertriebs- und allgemeine Verwaltungskosten	10.616	9.233

Die Vertriebs- und allgemeinen Verwaltungskosten enthalten vor allem Aufwendungen für Marketing und Kommunikation, Personal und IT.

Auf BMW Brilliance entfallen erstmals im Geschäftsjahr 2022 Vertriebskosten in Höhe von 653 Mio. €.

11 Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen

Die sonstigen betrieblichen Erträge und Aufwendungen beinhalten folgende Positionen:

	2022	2021
Erträge aus Währungsgeschäften	458	232
Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen	521	1.162
Erträge aus der Auflösung von Wertberichtigungen	79	10
Erträge aus dem Abgang von Vermögenswerten	45	13
Übrige betriebliche Erträge	274	285
Sonstige betriebliche Erträge	1.377	1.702
Aufwendungen aus Währungsgeschäften	- 444	- 204
Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen	- 307	- 474
Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen	- 260	- 7
Aufwendungen aus dem Abgang von Vermögenswerten	- 88	- 98
Übrige betriebliche Aufwendungen	- 231	- 272
Sonstige betriebliche Aufwendungen	- 1.330	- 1.055
Sonstige betriebliche Erträge und Aufwendungen	47	647

Die Erträge aus der Auflösung sowie die Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen umfassen im Wesentlichen Wertberichtigungen auf Forderungen.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Kundenverträgen betragen 61 Mio. € (2021: 7 Mio. €).

Darüber hinaus beinhalten die Aufwendungen aus der Bildung von Wertberichtigungen unter anderem die in [Textziffer \[4\]](#) beschriebene Forderungsabwertung gegenüber einer nicht kon-

solidierten russischen Tochtergesellschaft, die das Segment Sonstige Gesellschaften belastet.

Die Aufwendungen aus der Dotierung von Rückstellungen betreffen unter anderem Rechtsstreitigkeiten und sonstige Prozessrisiken. Die Erträge aus der Auflösung von Rückstellungen resultieren unter anderem aus der Neueinschätzung von Risiken aus Rechtsstreitigkeiten.

In den Erträgen aus der Auflösung von Rückstellungen war im Geschäftsjahr 2021 die Teilauflösung der Rückstellung im Zusammenhang mit einem Kartellverfahren der EU-Kommission enthalten. Siehe dazu Geschäftsbericht 2021, [Textziffer \[10\]](#) im Konzernanhang.

In den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen sind 206 Mio. € Erträge und 101 Mio. € Aufwendungen von BMW Brilliance enthalten.

12 Zinsergebnis

Das Zinsergebnis setzt sich wie folgt zusammen:

	2022	2021
in Mio. €		
Sonstige Zinsen und ähnliche Erträge	422	135
davon aus verbundenen Unternehmen	20	12
Zinsen und ähnliche Erträge	422	135
Nettozinseffekte auf die sonstigen langfristigen Rückstellungen	481	71
Nettozinsaufwand auf die Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	- 11	- 22
Sonstige Zinsen und ähnliche Aufwendungen	- 219	- 214
davon verbundene Unternehmen	- 1	-
Zinsen und ähnliche Aufwendungen	251	- 165
Zinsergebnis	673	- 30

Zinsaufwendungen aus der Aufzinsung von sonstigen langfristigen Rückstellungen und Zinserträge aus der Anpassung des Abzinsungssatzes werden saldiert und wie in den Vorjahren als Nettozinseffekt im Zinsaufwand ausgewiesen.

Im Berichtsjahr ergab sich durch gestiegene Zinskurven ein positiver Zinsänderungseffekt in der Aufzinsung der sonstigen langfristigen Rückstellungen.

Auf BMW Brilliance entfallen erstmals im Geschäftsjahr Zinserträge in Höhe von 200 Mio. € und Aufwendungen in Höhe von 34 Mio. € im Wesentlichen in den Nettozinseffekten auf die sonstigen langfristigen Rückstellungen.

13 Übriges Finanzergebnis

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	7.949	612
davon aus verbundenen Unternehmen	35	14
Aufwendungen aus Anteilen an verbundenen Unternehmen und Beteiligungen	- 179	- 28
Beteiligungsergebnis	7.770	584
Erträge (+) und Aufwendungen (-) aus Finanzinstrumenten	1.167	586
Sonstiges Finanzergebnis	1.167	586
Übriges Finanzergebnis	8.937	1.170

Der Anstieg des Beteiligungsergebnisses resultiert insbesondere aus der Neubewertung der Anteile an BMW Brilliance im Rahmen der Vollkonsolidierung. Nähere Informationen hierzu finden sich in [Textziffer \[3\]](#).

Das übrige Finanzergebnis beinhaltet zudem die Erträge und Aufwendungen aus der Bewertung von alleinstehenden Derivaten und Fair-Value-Hedge-Beziehungen sowie Erträge und Aufwendungen aus der Bewertung und Veräußerung von Wertpapieren und Investmentanteilen.

Im sonstigen Finanzergebnis wirkte weiterhin die positive Marktwertentwicklung bei Zinssicherungsgeschäften aus dem Anstieg der Zinskurven.

14 Ertragsteuern

Die Ertragsteuern der BMW Group gliedern sich nach ihrer **Herkunft** wie folgt:

in Mio. €	2022	2021
Laufende Steueraufwendungen	5.069	2.512
Latente Steueraufwendungen (+)/-erträge (-)	- 142	1.085
davon aus temporären Differenzen	- 992	1.668
davon aus Verlustvorträgen und Steuergutschriften	850	- 583
Ertragsteuern	4.927	3.597

Der Betrag der Minderung des Steueraufwands, der durch die Nutzung von Verlustvorträgen, für die bislang keine aktiven latenten Steuern angesetzt wurden, sowie durch bisher unberechnete temporäre Differenzen und Steuergutschriften entstanden ist, beläuft sich auf 71 Mio. € (2021: 28 Mio. €).

Der Steueraufwand aus der Veränderung von Wertberichtigungen auf aktive latente Steuern auf Verlustvorträge und temporäre Differenzen beträgt 103 Mio. € (2021: 3 Mio. €).

Die latenten Steuern werden auf Basis der Steuersätze ermittelt, die nach der derzeitigen Rechtslage in den einzelnen Ländern zum Realisationszeitpunkt gültig oder angekündigt sind. Unter Berücksichtigung eines durchschnittlichen Gewerbesteuer-Hebesatzes in Höhe von 430 % (2021: 428 %) ergibt sich der zugrunde gelegte inländische Ertragsteuersatz wie folgt:

	2022	2021
Körperschaftsteuersatz	15,0	15,0
Solidaritätszuschlag	5,5	5,5
Körperschaftsteuersatz inklusive Solidaritätszuschlag	15,8	15,8
Gewerbesteuersatz	15,1	15,0
Inländischer Ertragsteuersatz	30,9	30,8

Bei den ausländischen Gesellschaften werden die latenten Steuern auf Basis der entsprechenden länderspezifischen Steuersätze berechnet. Sie liegen im Geschäftsjahr 2022 zwischen 9,0 % und 40,0 % (2021: zwischen 9,0 % und 40,0 %).

Der Unterschied zwischen dem auf Basis des inländischen Steuersatzes ermittelten erwarteten Ertragsteueraufwand und dem ausgewiesenen Ertragsteueraufwand ist auf Ursachen zurückzuführen, die folgender **Überleitungsrechnung** zu entnehmen sind:

in Mio. €	2022	2021
Ergebnis vor Ertragsteuern	23.509	16.060
Inländischer Steuersatz	30,9 %	30,8 %
Erwarteter Ertragsteueraufwand	7.264	4.946
Steuersatzbedingte Abweichungen	- 1.047	- 596
Steuermehrungen (+)/ Steuerminderungen (-) aufgrund:		
steuerfreier Erträge	- 2.203	- 597
steuerlich nicht abzugsfähiger Aufwendungen	802	314
At-Equity-Bilanzierung	44	- 370
Steueraufwand (+)/Steuerertrag (-) für Vorjahre	18	- 54
Effekte aus Steuersatzänderungen	31	25
Sonstige Abweichungen	18	- 71
Ausgewiesener Ertragsteueraufwand	4.927	3.597
Effektiver Steuersatz	21,0 %	22,4 %

Die Steuerminderungen aufgrund steuerfreier Erträge lassen sich insbesondere auf den steuerlich nicht zu berücksichtigenden Ertrag aus der Neubewertung der bisher gehaltenen Eigenkapitalanteile aus dem Unternehmenszusammenschluss mit BMW Brilliance zurückführen.

Die Steuermehrungen aus steuerlich nicht abzugsfähigen Aufwendungen resultieren im Wesentlichen aus höheren Quellensteuerbelastungen sowie aus Verrechnungspreissachverhalten.

Die Aufteilung der aktiven und passiven latenten Steuern auf **Bilanzpositionen** zum 31. Dezember geht aus nachfolgender Aufstellung hervor:

	Aktive latente Steuern	Passive latente Steuern
	2022	2021
Immaterielle Vermögenswerte	15	4
Sachanlagen	264	74
Vermietete Erzeugnisse	378	300
Sonstige Finanzanlagen	5	5
Übrige Vermögenswerte	1.281	886
Steuerliche Verlustvorräte	212	1.061
Veräußerungsverluste (Capital Losses)	464	490
Rückstellungen	4.636	6.070
Verbindlichkeiten	4.573	4.303
Konsolidierung	4.379	3.936
Abwertung auf steuerliche Verlustvorräte und temporäre Differenzen	16.207	17.129
Abwertung auf Veräußerungsverluste (Capital Losses)	- 245	- 140
Saldierung	- 464	- 490
Latente Ertragsteuern	- 13.740	- 14.297
Netto	1.758	2.202
	-	744
		1.007

Steuerliche **Verlustvorträge**, die das In- und Ausland betreffen, beliefen sich auf 711 Mio. € (2021: 4.138 Mio. €). Darin ist ein steuerlicher Verlustvortrag in Höhe von 416 Mio. € (2021: 413 Mio. €) enthalten, auf den aktive latente Steuern in Höhe von 141 Mio. € (2021: 140 Mio. €) wertberichtet sind. Der Rückgang der steuerlichen Verlustvorträge ist im Wesentlichen bedingt durch die teilweise Nutzung von Verlustvorträgen in den US-Gesellschaften sowie den weiteren Verbrauch der steuerlichen Anlaufverluste des im Geschäftsjahr 2019 eröffneten Werks in San Luis Potosí, Mexiko.

In den Gesellschaften mit steuerlichen Verlustvorträgen werden latente Steuerforderungen ausgewiesen, die die latenten Steuerverbindlichkeiten um 2.196 Mio. € (2021: 2.487 Mio. €) übersteigen. Grundlage für den Ansatz der latenten Steuern ist das BMW Group Geschäftsmodell beziehungsweise die Einschätzung des Managements, dass substantielle Hinweise vorhanden sind, dass die Gesellschaften zukünftig ein zu versteuerndes Ergebnis erzielen, mit denen die abzugängigen temporären Differenzen verrechnet werden können.

Verlustvorträge in Höhe von 523 Mio. € (2021: 3.834 Mio. €) sind zeitlich unbegrenzt nutzbar, während 188 Mio. € (2021: 304 Mio. €) nach mehr als drei Jahren verfallbar sind.

Veräußerungsverluste (Capital Losses) im UK, die nicht im Zusammenhang mit der operativen Geschäftstätigkeit stehen, verringerten sich währungsbedingt auf 1.856 Mio. € (2021: 1.959 Mio. €). Die aktiven latenten Steuern auf diese Verlustvorträge in Höhe von 464 Mio. € (2021: 490 Mio. €) sind wie in den Vorjahren vollständig abgewertet, da sie nur im Fall von Gewinnen aus Veräußerungen genutzt werden können.

Die **Saldierung** von aktiven und passiven latenten Steuern erfolgt gemäß der jeweiligen steuerlichen Einheit, sofern sich diese auf dieselbe Steuerbehörde bezieht.

Die erfolgsneutral im **Eigenkapital** verrechneten latenten Steuern belaufen sich auf 1.214 Mio. € (2021: 1.733 Mio. €).

in Mio. €

Aktive (+)/Passive (-) latente Steuern zum 1. Januar

Latente Steueraufwendungen (-)/-erträge (+) erfolgswirksam

Veränderung erfolgsneutral erfasster latenter Steuern

davon in Zusammenhang mit der erfolgsneutralen Marktbewertung von Finanzinstrumenten und Wertpapieren

davon in Zusammenhang mit der Neubewertung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen

davon aus Währungsumrechnung

Effekte im Zusammenhang mit der Erstkonsolidierung von BMW Brilliance

Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen

Aktive (+)/Passive (-) latente Steuern zum 31. Dezember

	2022	2021
744	1.950	
142	- 1.085	
- 519	23	
- 190	247	
- 326	- 250	
- 3	26	
- 1.312	-	
- 62	- 144	
- 1.007	744	

Die Effekte im Zusammenhang mit der Erstkonsolidierung von BMW Brilliance umfassen im Wesentlichen passive latente Steuern auf die im Rahmen der Kaufpreisallokation durchgeführte Neubewertung der übernommenen Vermögenswerte und Schulden.

Auf zu versteuernde temporäre Differenzen aus Anteilen an Tochterunternehmen, assoziierten Unternehmen und Joint Ventures werden keine latenten Steuern angesetzt, sofern die BMW Group den Zeitpunkt der Umkehrung der temporären Differenzen bestimmen kann und es wahrscheinlich ist, dass sich die temporären Differenzen in absehbarer Zeit nicht auflösen, insbesondere weil Gewinne der Gesellschaften zum Zwecke der Substanzerhaltung und Reinvestition nicht ausgeschüttet werden sollen. Die in diesem Zusammenhang bestehenden temporären Differenzen, auf die keine latenten Steuern angesetzt werden, belaufen sich auf 32.882 Mio. € (2021: 25.526 Mio. €). Von einer Ermittlung der potenziellen steuerlichen Auswirkungen wurde wegen des unverhältnismäßig hohen Aufwands abgesehen.

Passive latente Steuern auf erwartete Ausschüttungen fallen in Höhe von 199 Mio. € (2021: 79 Mio. €) an und betreffen im Wesentlichen Ausschüttungen aus ausländischen Tochtergesellschaften.

Die Steuererklärungen der Gesellschaften der BMW Group werden regelmäßig von inländischen und ausländischen Steuerbehörden geprüft. Unter Berücksichtigung einer Vielzahl von Faktoren – unter anderem der Auslegung, Kommentierung und Rechtsprechung zur jeweiligen Steuergesetzgebung sowie der Erfahrungen aus der Vergangenheit – sind, soweit ersichtlich und wahrscheinlich, in ausreichendem Umfang Rückstellungen für zukünftig mögliche Steuerverpflichtungen gebildet worden.

15 Ergebnis je Aktie

	Mio. €	2022	2021
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG		17.941,0	12.382,2
Ergebnisanteil der Stammaktien		16.327,7	11.298,4
Ergebnisanteil der Vorzugsaktien		1.613,3	1.083,8
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Stammaktien	Stück	597.924.318	601.995.196
Durchschnittliche Anzahl der umlaufenden Vorzugsaktien	Stück	59.035.325	57.686.234
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Stammaktie	€	27,31	18,77
Unverwässertes/Verwässertes Ergebnis je Vorzugsaktie	€	27,33	18,79
Dividende je Stammaktie	€	8,50*	5,80
Dividende je Vorzugsaktie	€	8,52*	5,82

* Vorschlag der Verwaltung

Beim Ergebnis je Vorzugsaktie sowie der durchschnittlichen Anzahl der im Umlauf befindlichen Vorzugsaktien wurden nur die für das jeweilige Geschäftsjahr dividendenberechtigten Vorzugsaktien berücksichtigt. Das verwässerte Ergebnis je Aktie entspricht wie im Vorjahr dem unverwässerten Ergebnis je Aktie.

16 Personalaufwendungen

In den Kostenpositionen sind folgende Personalaufwendungen enthalten:

in Mio. €	2022	2021
Löhne und Gehälter	11.481	10.598
Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung	1.385	720
Soziale Abgaben	1.066	968
Personalaufwand	13.932	12.286

Der Personalaufwand beinhaltet 40 Mio. € (2021: 223 Mio. €) an Aufwendungen für Personalstrukturmaßnahmen.

Auf BMW Brilliance entfallen erstmals im Geschäftsjahr 2022 Personalaufwendungen in Höhe von 730 Mio. €.

Im Vorjahr sind bei den Aufwendungen für Altersversorgung und Unterstützung positive Umstellungseffekte aus der Modernisierung des Altersvorsorgemodells in Deutschland in Höhe von 562 Mio. € enthalten. Die Summe der beitragsorientierten Pensionsaufwendungen beträgt 175 Mio. € (2021: 160 Mio. €). Die Arbeitgeberbeiträge zur gesetzlichen Rentenversicherung belaufen sich auf 750 Mio. € (2021: 654 Mio. €).

Die durchschnittliche Zahl der während des Geschäftsjahrs beschäftigten Arbeitnehmer gliedert sich wie folgt:

Durchschnittliche Anzahl der Mitarbeiter	2022	2021
davon aus anteilig konsolidierten Gesellschaften	146.727	118.626

Auf BMW Brilliance entfallen erstmals im Geschäftsjahr 2022 durchschnittlich 24.618 Mitarbeiter.

17 Leasingverhältnisse

a Leasingnehmer

In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung werden folgende Beträge im Zusammenhang mit Leasingverhältnissen als Leasingnehmer gezeigt:

in Mio. €	2022	2021
Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte sowie aus kurzfristigen Leasingverhältnissen	- 77	- 74
Aufwendungen aus variablen Leasingzahlungen, die nicht in der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten enthalten sind	- 17	- 14
Zinsaufwendungen aus der Bewertung der Leasingverbindlichkeiten	- 56	- 48

Der überwiegende Teil der Aufwendungen aus Leasingverhältnissen über geringwertige Vermögenswerte sowie aus kurzfristigen Leasingverhältnissen entfällt auf Leasingverhältnisse über geringwertige Vermögenswerte.

Die BMW Group ist zum Stichtag Leasingverhältnisse eingegangen, die noch nicht begonnen haben. Daraus werden sich voraussichtlich künftige Zahlungsabflüsse in Höhe von 873 Mio. € (2021: 530 Mio. €) ergeben.

Der gesamte Zahlungsmittelabfluss für Leasingverhältnisse im Geschäftsjahr 2022 beläuft sich auf 681 Mio. € (2021: 600 Mio. €).

Angaben zu Nutzungsrechten und Leasingverbindlichkeiten sowie weitere Erläuterungen finden sich unter [Textziffer \[7\]](#) Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen, [Textziffer \[21\]](#) Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2022, [Textziffer \[23\]](#) Sachanlagen (inklusive Nutzungsrechten Leasing) sowie unter [Textziffer \[37\]](#) Finanzverbindlichkeiten.

b Leasinggeber

in Mio. €	2022	2021
Erträge aus variablen Leasingzahlungen aus Operating Leases	81	109
Erträge aus variablen Leasingzahlungen aus Finance Leases	4	13
Finanzertrag auf die Nettoinvestition in bestehende Finance Leases	1.025	964
Veräußerungsgewinn von Fahrzeugen, die im Rahmen von Finance Leases an Endkunden vermietet wurden	1.601	1.557

Variable Leasingzahlungen sind abhängig von der Laufleistung. Die Verträge beinhalten zum Teil Verlängerungs- und Kaufoptionen.

18 Honoraraufwand des Konzernabschlussprüfers

Der im Geschäftsjahr 2022 für den Konzernabschlussprüfer und das PwC-Netzwerk erfasste Honoraraufwand nach § 314 Absatz 1 Nummer 9 HGB beträgt 20 Mio. € (2021: 19 Mio. €) und gliedert sich wie folgt:

	PwC International		davon: PwC GmbH	
in Mio. €	2022	2021	2022	2021
Abschlussprüfungsleistungen	17	16	5	5
Andere Bestätigungsleistungen	1	2	1	2
Steuerberatungsleistungen	-	-	-	-
Sonstige Leistungen	2	1	-	1
Honoraraufwand	20	19	6	8

Die im Geschäftsjahr 2022 vom Konzernabschlussprüfer PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, Niederlassung München, erbrachten Leistungen für die BMW AG und ihre beherrschten Tochtergesellschaften betreffen Abschlussprüfungsleistungen und andere Bestätigungsleistungen. Die Abschlussprüfungsleistungen umfassen vornehmlich die Prüfung des Konzernabschlusses und die Prüfung der Jahresabschlüsse der BMW AG und ihrer beherrschten Tochterunternehmen sowie alle damit im Zusammenhang stehenden Leistungen, unter anderem die prüferische Durchsicht des Konzernzwischenabschlusses. Andere Bestätigungsleistungen beinhalten im Wesentlichen projektbegleitende Prüfungen, Comfort Letter und gesetzlich vorgeschriebene, vertraglich vereinbarte oder freiwillig beauftragte Bestätigungsleistungen. Im Geschäftsjahr 2022 wurden keine Steuerberatungsleistungen erbracht. Sonstige Leistungen im Vorjahr beinhalten im Wesentlichen Beratungen in Bezug auf Produktionsprozesse.

19 Zuwendungen der öffentlichen Hand

Im Geschäftsjahr 2022 wurden Zuwendungen für Vermögenswerte in Höhe von 118 Mio. € (2021: 94 Mio. €) sowie erfolgsbezogene Zuwendungen in Höhe von 172 Mio. € (2021: 152 Mio. €) erfolgswirksam erfasst.

Im Wesentlichen beinhalten diese Zuwendungen öffentliche Mittel zur Strukturförderung sowie Zuschüsse für Werksaufbauten und Entwicklung.

ERLÄUTERUNGEN ZUR GESAMTERGEBNISRECHNUNG

20 Angaben zur Gesamtergebnisrechnung

Das sonstige Ergebnis nach Steuern setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €

	2022	2021
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	1.077	1.243
Latente Steuern	- 332	- 224
Bestandteile, die zukünftig nicht in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden	745	1.019
 Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)		
davon in der laufenden Periode entstandene Gewinne/Verluste	- 154	- 45
davon ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	- 256	- 38
 Derivative Finanzinstrumente		
davon in der laufenden Periode entstandene Gewinne/Verluste	102	- 7
davon ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	2.801	14
 Kosten der Sicherungsmaßnahmen		
davon in der laufenden Periode entstandene Gewinne/Verluste	2.350	25
davon ergebniswirksame Umbuchungen in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung	451	- 11
 Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen		
 Latente Steuern		
 Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen		
 Bestandteile, die zukünftig möglicherweise in die Gewinn-und-Verlust-Rechnung umgegliedert werden		
 Sonstiges Ergebnis nach Steuern	1.598	2.401

Die latenten Steuern auf die Bestandteile des sonstigen Ergebnisses stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	2022			2021		
	Vor Steuern	Latente Steuern	Nach Steuern	Vor Steuern	Latente Steuern	Nach Steuern
Neubewertungen der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen	1.077	- 332	745	1.243	- 224	1.019
Wertpapiere (erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert)	- 154	45	- 109	- 45	13	- 32
Derivative Finanzinstrumente	2.801	- 841	1.960	14	37	51
Kosten der Sicherungsmaßnahmen	- 1.557	442	- 1.115	72	- 22	50
Sonstiges Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	22	- 104	- 82	- 50	135	85
Währungsumrechnung ausländischer Tochterunternehmen	199	-	199	1.228	-	1.228
Sonstiges Ergebnis	2.388	- 790	1.598	2.462	- 61	2.401

Das sonstige Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen wird in der Darstellung der Entwicklung des Konzern eigenkapitals in Höhe von -395 Mio. € (2021: 490 Mio. €) bei der Währungsumrechnung, in Höhe von 220 Mio. € (2021: -368 Mio. €) bei den derivativen Finanzinstrumenten und in Höhe von 93 Mio. € (2021: -37 Mio. €) bei den Kosten der Sicherungsmaßnahmen ausgewiesen.

Die Sicherungseffekte aus derivativen Finanzinstrumenten, die in die Anschaffungskosten der Vorräte übertragen wurden, sind nicht Teil des sonstigen Ergebnisses nach Steuern.

ERLÄUTERUNGEN ZUR BILANZ

21 Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2022

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten										Abschreibungen			Buchwerte			
	Zugänge			Um- buchungen				Kurs- differenzen			Um- buchungen		Wertände- rungen ¹				
	1.1.2022	Kurs- differenzen	aus Akqui- sitionen	Zugänge	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2022	1.1.2022	Kurs- differenzen	Lfd. Jahr	Umbuchungen	Abgänge	31.12.2022	31.12.2022	31.12.2021		
Entwicklungskosten	19.287	-	-	2.819	-	530	21.576	7.714	-	2.265	-	530	9.449	12.127	11.573		
Geschäfts- oder Firmenwert	385	- 15	1.197	-	-	5	1.562	5	-	-	-	5	-	1.562	380		
Übrige immaterielle Vermögenswerte	1.975	- 68	8.349	254	-	443	10.067	948	- 31	1.474	-	411	1.980	8.087	1.027		
Immaterielle Vermögenswerte	21.647	- 83	9.546	3.073	-	978	33.205	8.667	- 31	3.739	-	946	11.429	21.776	12.980		
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	16.886	36	2.830	934	1.168	412	21.442	7.452	34	1.000	-	339	8.147	13.295	9.434		
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	3.363	- 11	625	701	-	137	4.541	1.134	-	484	-	106	1.512	3.029	2.229		
Technische Anlagen und Maschinen	41.739	268	2.493	3.563	1.407	4.542	44.928	31.574	213	3.457	-	4.506	30.738	14.190	10.165		
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	145	- 1	7	787	48	7	979	14	-	134	-	7	141	838	131		
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.251	40	164	393	155	479	3.524	2.344	28	370	-	447	2.295	1.229	907		
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	131	2	1	68	-	48	154	69	1	41	-	48	63	91	62		
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.884	29	1.585	2.647	- 2.730	3	3.412	-	-	-	-	-	-	3.412 ²	1.884		
Sachanlagen	63.760	373	7.072	7.537	-	5.436	73.306	41.370	275	4.827	-	5.292	41.180	32.126	22.390		
Vermietete Erzeugnisse	53.847	1.096	-	16.027	-	18.077	52.893	9.147	182	5.890	-	5.146	10.073	42.820	44.700		
At Equity bewertete Beteiligungen	5.352	-	-	402	-	5.094	660	240	-	-	-	-	240	420	5.112		
Anteile an verbundenen Unternehmen	340	9	-	35	-	3	381	87	3	-	-	-	90	291	253		
Beteiligungen	1.020	27	-	112	-	57	1.102	32	- 21	-	-	23	- 8	42	1.060	988	
Sonstige Finanzanlagen	1.360	36	-	147	-	60	1.483	119	- 18	-	-	23	- 8	132	1.351	1.241	

¹ davon ergebniswirksamer Aufwand in Höhe von 23 Mio. €

² Darin enthalten sind Anlagen im Bau in Höhe von 2.502 Mio. €.

Entwicklung des Konzernanlagevermögens 2021

in Mio. €	Anschaffungs- und Herstellungskosten										Abschreibungen			Buchwerte		
	Kurs- differenzen		Um- buchungen		Abgänge		Kurs- differenzen		Um- buchungen		Wertände- rungen ¹		Abgänge			
	1.1.2021	Zugänge	31.12.2021	Lfd. Jahr	1.1.2021	31.12.2021	1.1.2021	31.12.2021	31.12.2021	31.12.2020						
Entwicklungskosten	16.976	-	2.506	-	195	19.287	5.969	-	1.935	-	-	190	7.714	11.573	11.007	
Geschäfts- oder Firmenwert	384	1	-	-	-	385	5	-	-	-	-	-	-	5	380	379
Übrige immaterielle Vermögenswerte	1.751	45	289	2	112	1.975	795	12	202	-	-	61	948	1.027	956	
Immaterielle Vermögenswerte	19.111	46	2.795	2	307	21.647	6.769	12	2.137	-	-	251	8.667	12.980	12.342	
Grundstücke, grundstücksgleiche Rechte und Bauten einschließlich der Bauten auf fremden Grundstücken	15.935	285	789	221	344	16.886	6.691	124	843	-	-	206	7.452	9.434	9.244	
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	3.108	59	416	-	220	3.363	796	20	433	-	-	115	1.134	2.229	2.312	
Technische Anlagen und Maschinen	40.299	634	2.292	864	2.350	41.739	30.239	468	3.180	-2	-	2.311	31.574	10.165	10.060	
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	58	-	125	-	38	145	18	-	15	-	-	19	14	131	40	
Andere Anlagen, Betriebs- und Geschäftsausstattung	3.138	67	235	73	262	3.251	2.211	45	335	2	-	249	2.344	907	927	
davon Nutzungsrechte aus Leasingverhältnissen	121	4	25	-	19	131	51	2	36	-	-	20	69	62	70	
Geleistete Anzahlungen und Anlagen im Bau	1.619	23	1.407	-1.160	5	1.884	-	-	-	-	-	-	-	1.884 ²	1.619	
Sachanlagen	60.991	1.009	4.723	-2	2.961	63.760	39.141	637	4.358	-	-	2.766	41.370	22.390	21.850	
Vermietete Erzeugnisse	50.120	1.725	18.465	-	16.463	53.847	8.125	301	5.263	-	-	4.542	9.147	44.700	41.995	
At Equity bewertete Beteiligungen	3.825	-	1.736	-	209	5.352	240	-	-	-	-	240	5.112	3.585		
Anteile an verbundenen Unternehmen	301	11	47	-	19	340	85	2	-	-	-	-	87	253	216	
Beteiligungen	963	28	75	-	46	1.020	444	-17	-	-	-434	-39	32	988	519	
Wertpapiere des Anlagevermögens	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	
Sonstige Finanzanlagen	1.264	39	122	-	65	1.360	529	-15	-	-	-434	-39	119	1.241	735	

¹ davon ergebniswirksamer Ertrag in Höhe von 434 Mio. €

² Darin enthalten sind Anlagen im Bau in Höhe von 1.354 Mio. €.

22 Immaterielle Vermögenswerte

Unter den immateriellen Vermögenswerten werden hauptsächlich die aktivierten Entwicklungskosten für Fahrzeug-, Baukosten- und Architekturprojekte sowie zurückerworrene Rechte aus Unternehmenserwerb ausgewiesen. Des Weiteren sind Zuschüsse für Werkzeugkosten, Lizzenzen, erworbene Entwicklungsleistungen, Emissionszertifikate, Software und erworbene Kundenstämme enthalten.

In den übrigen immateriellen Vermögenswerten sind Markenrechte in Höhe von 95 Mio. € (2021: 43 Mio. €) enthalten. Diese sind dem Segment Automobile zuzuordnen und unterliegen keiner planmäßigen Abschreibung, da die zeitliche Nutzung unbegrenzt ist. Teilweise sind Markenrechte mit einem beschränkten Eigentumsrecht verbunden. Des Weiteren beinhalten die immateriellen Vermögenswerte einen aktivierten Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 33 Mio. € (2021: 33 Mio. €), der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Automobile ohne BMW Brilliance zugeordnet ist, sowie einen aktivierten Geschäfts- oder Firmenwert in Höhe von 347 Mio. € (2021: 347 Mio. €), der der zahlungsmittelgenerierenden Einheit Finanzdienstleistungen zugeordnet ist. Im Rahmen des Unternehmenszusammenschlusses mit BMW Brilliance wurde ein Geschäfts- oder Firmenwert aktiviert, der zum Stichtag 1.182 Mio. € beträgt und der neuen zahlungsmittelgenerierenden Einheit BMW Brilliance innerhalb des Segments Automobile zugeordnet ist.

Weitere Informationen zu den Zugängen aus Akquisitionen sind in [Textziffer \[3\]](#) enthalten.

Wie im Vorjahr ergab sich kein Wertberichtigungs- oder Wertaufholungsbedarf für immaterielle Vermögenswerte.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden für immaterielle Vermögenswerte wie im Vorjahr keine Fremdkapitalkosten aktiviert.

23 Sachanlagen (inklusive Nutzungsrechten Leasing)

Im Geschäftsjahr 2022 ergab sich wie im Vorjahr kein Wertberichtigungsbedarf.

Im abgelaufenen Geschäftsjahr wurden wie im Vorjahr keine Fremdkapitalkosten für Sachanlagen aktiviert.

Bei den Nutzungsrechten aus Leasingverhältnissen über Grundstücke und Bauten handelt es sich vor allem um Logistik- und Büroflächen sowie in geringerem Umfang um Vertriebs- und Produktionsflächen. Zur Sicherung dieser Flächen und aus Gründen der Flexibilität enthalten die Immobilienmietverträge häufig Verlängerungs- und Kündigungsoptionen.

Die regelmäßige Überprüfung der Nutzungsdauern der planmäßig abzuschreibenden Sachanlagen berücksichtigt die Prämissen der langfristigen Unternehmensplanung und folglich die voranschreitende Transformation zur Elektromobilität sowie die damit verbundenen kurz- und mittelfristigen Auswirkungen auf das Produktportfolio. Diese wurden im Geschäftsjahr 2022 teilweise neu eingeschätzt und entsprechend angepasst. Insgesamt ergab sich ein positiver Effekt aufgrund geringerer Abschreibungen in Höhe von 524 Mio. €.

Darüber hinaus wurden in größerem Umfang vollständig abgeschriebene Werkzeuge ausgebucht. Im Anlagespiegel zeigt sich daher ein erhöhter Abgang in den historischen Anschaffungskosten und den kumulierten Abschreibungen.

24 Vermietete Erzeugnisse

Die Fälligkeiten der Mindestleasingzahlungen aus unkündbaren Operating Leases in Höhe von 21.408 Mio. € (2021: 23.026 Mio. €) stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Innerhalb eines Jahres	9.606	10.123
Zwischen einem und zwei Jahren	6.522	7.052
Zwischen zwei und drei Jahren	3.465	3.812
Zwischen drei und vier Jahren	1.512	1.702
Zwischen vier und fünf Jahren	265	302
Nach mehr als fünf Jahren	38	35
Mindestleasingzahlungen	21.408	23.026

Aufgrund von Änderungen der Restwerterwartungen ergeben sich bei den vermieteten Erzeugnissen Wertminderungsaufwendungen in Höhe von 527 Mio. € (2021: 338 Mio. €) und Erträge aus Wertaufholungen in Höhe von 282 Mio. € (2021: 111 Mio. €).

25 At Equity bewertete Beteiligungen

Die at Equity bewerteten Beteiligungen umfassen die Anteile an dem Joint Venture YOUR NOW Holding GmbH (YOUR NOW), München sowie die Anteile an den assoziierten Unternehmen IONITY Holding GmbH & Co. KG (IONITY), München, THERE Holding B.V. (THERE), Rijswijk und Solid Power Inc. (Solid Power), Wilmington, Delaware.

BMW Brilliance

Mit dem Erwerb weiterer 25 % der Anteile am 11. Februar 2022 ist das vorherige Joint Venture BMW Brilliance zum Tochterunternehmen der BMW Group geworden. Die Transaktion ist unter [Textziffer \[3\]](#) ausführlich beschrieben.

YOUR NOW

Der laufende Verlust aus der Equity-Bewertung der YOUR NOW beträgt im Geschäftsjahr 2022 357 Mio. € (2021: 171 Mio. €). Darin enthalten sind Wertminderungen in Bezug auf das YOUR NOW Tochterunternehmen FREE NOW.

Die YOUR NOW hat am 15. Juli 2022 ihr Tochterunternehmen SHARE NOW GmbH an Stellantis N.V. verkauft. Zusätzlich wurde am 1. August 2022 das Tochterunternehmen moovel Group GmbH mit der YOUR NOW verschmolzen. Die Auswirkungen beider Transaktionen sind von untergeordneter Bedeutung.

IONITY

Die BMW Group unterhält gemeinsam mit der Mercedes-Benz Group AG, der Ford Motor Company, dem Volkswagen Konzern sowie der Hyundai Motor Group die Gesellschaft IONITY.

Am 1. November 2021 wurde ein Vertrag mit GRP III HPC Lux S.à.r.l. (Blackrock) zur Finanzierung des weiteren Ausbaus des Ladenetzwerks über 500 Mio. € unterzeichnet. Zudem legen die bisherigen Anteilseigner 200 Mio. € ein. Am 28. April 2022 ist Blackrock durch Vollzug der Transaktion größter Anteilseigner geworden. Aufgrund dessen ändert sich der Status des ehemaligen Joint Ventures zum assoziierten Unternehmen. Das Geschäftsmodell von IONITY sieht den Aufbau und Betrieb von Hochleistungs-Ladestationen für batterieelektrische Fahrzeuge in Europa vor.

THERE

Zusammen mit der AUDI AG, der Mercedes-Benz Group AG und weiteren Unternehmen hält die BMW Group Anteile an der THERE. Die HERE International B.V. (HERE) ist ein assoziiertes Unternehmen der THERE. Die digitalen Karten von HERE schaffen die Grundlage für die nächste Generation der Mobilität und ortsbezogener Dienste. Sie bilden damit die Basis für neue Assistenzsysteme bis hin zum voll automatisierten Fahren.

Solid Power

Die BMW Group hält Anteile an Solid Power, einem branchenführenden Hersteller von Feststoffbatterien für Elektrofahrzeuge. Es bestehen zudem gemeinsame Entwicklungspartnerschaften mit Solid Power, um sich Feststoffbatterien für zukünftige Elektrofahrzeug-Generationen zu sichern. Die Beteiligung gilt als assoziiertes Unternehmen und wird at Equity bilanziert.

in Mio. €	2022	2021
ANGABEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG		
Ergebnis nach Steuern	- 12	- 26
davon aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	- 12	- 26
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	-
Gesamtergebnis	- 12	- 26

In den folgenden Tabellen werden Finanzinformationen zu at Equity bewerteten Beteiligungen in einer 100 %-Sicht zusammengefasst:

	BMW Brilliance	THERE	YOUR NOW	IONITY				
in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
ANGABEN ZUR BILANZ								
Langfristige Vermögenswerte	-	8.950	986	1.175	98	666	357	287
Kurzfristige Vermögenswerte	-	15.062	1	2	218	528	162	49
davon Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	-	8.493	1	2	144	444	113	19
Eigenkapital	-	11.176	858	1.090	159	897	412	209
Langfristige Finanzverbindlichkeiten, Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-	2.027	129	87	36	84	26	16
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten, Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-	10.809	-	-	121	213	81	111
ÜBERLEITUNG DER ZUSAMMENGEFASSTEN FINANZINFORMATIONEN								
Aktiva	-	24.012	987	1.177	316	1.194	519	336
Rückstellungen und Verbindlichkeiten	-	12.836	129	87	157	297	107	127
Nettovermögen	-	11.176	858	1.090	159	897	412	209
Anteil des Konzerns am Nettovermögen	-	5.588	255	298	78	424	62	42
Eliminierungen	-	-1.283	-	-	-	-	-	-
Buchwert	-	4.305	255	298	78	424	62	42

	BMW Brilliance		THERE		YOUR NOW		IONITY	
in Mio. €	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
ANGABEN ZUR GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG								
Umsatzerlöse	-	28.001	-	-	357	248	80	30
Planmäßige Abschreibungen	-	729	-	-	598	263	32	26
Ergebnis vor Finanzergebnis	-	4.457	-1	-1	-774	-309	-51	-39
Zinserträge	-	185	18	9	-	-	-	-
Zinsaufwendungen	-	38	8	-	2	2	2	2
Ertragsteuern	-	1.150	-	-	-5	8	-	-6
Ergebnis nach Steuern	-	3.596	-134	-108	-800	-337	-53	-35
davon aus fortzuführenden Geschäftsbereichen	-	3.596	-134	-108	-797	-536	-53	-35
davon aus aufgegebenen Geschäftsbereichen	-	-	-	-	-3	199	-	-
Sonstiges Ergebnis	-	174	-9	-17	-	-	-	-
Gesamtergebnis	-	3.770	-143	-125	-800	-337	-53	-35

26 Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen setzen sich wie folgt zusammen:

	31.12.2022	31.12.2021
Kreditfinanzierungen für Kunden und Händler*	64.382	65.258
Forderungen aus Finance Leases	21.326	22.159
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	85.708	87.417

* Darstellung inklusive Operating Leases

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen gemäß IFRS 9, die ausschließlich im Segment Finanzdienstleistungen anfallen, entwickelten sich wie folgt:

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	
	Allgemein	Vereinfacht		Gesamt
Wertberichtigungen am 1. Januar 2022	447	550	35	1.599
Umgliederung in die Stufe 1	3	-22	-	-21
Umgliederung in die Stufe 2	-18	241	-	186
Umgliederung in die Stufe 3	-2	-36	-1	138
Ausbuchung und Ausreichung von Forderungen	115	77	2	170
Abschreibung von Forderungen	-1	-15	-	-103
Änderungen der Risikoparameter	85	44	2	134
Sonstige Veränderungen	-53	96	-3	42
Wertberichtigungen am 31. Dezember 2022	576	935	35	2.145

Aufgrund schwächerer makroökonomischer Aussichten sowie geopolitischer Unsicherheiten wurde eine zusätzliche Risikovorsorge für erwartete Kreditverluste gebildet, um die negativen Auswirkungen auf das Endkunden- und Händlergeschäft zu berücksichtigen, die nicht durch die Standardmodelle abgedeckt werden (Post-Model-Adjustments). Diese wird regelmäßig überprüft und liegt zum Bilanzstichtag wie im Vorjahr im mittleren dreistelligen Millionenbereich.

Auf Finance Leases entfallen Wertberichtigungen für bonitätsbeeinträchtigte Forderungen in Höhe von 99 Mio. € (2021: 102 Mio. €).

Der geschätzte Wert der Fahrzeuge, die als Sicherheiten für bonitätsbeeinträchtigte Forderungen gehalten werden, beträgt zum Bilanzstichtag 455 Mio. € (2021: 569 Mio. €). Der Bilanzansatz der Vermögenswerte, die als Sicherheiten gehalten und aufgrund eines Zahlungsausfalls in Anspruch genommen wurden, beträgt 35 Mio. € (2021: 21 Mio. €).

in Mio. €	Stufe 1	Stufe 2	Stufe 3	
	Allgemein	Vereinfacht		Gesamt
Wertberichtigungen am 1. Januar 2021	483	474	39	1.639
Umgliederung in die Stufe 1	4	-31	-	-34
Umgliederung in die Stufe 2	-15	159	-	119
Umgliederung in die Stufe 3	-3	-37	-1	129
Ausbuchung und Ausreichung von Forderungen	34	11	1	-9
Abschreibung von Forderungen	-1	-11	-	-143
Änderungen der Risikoparameter	10	-46	-	-67
Sonstige Veränderungen	-65	31	-4	-35
Wertberichtigungen am 31. Dezember 2021	447	550	35	1.599

Den Finance Leases liegen folgende Details zugrunde:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Fällig innerhalb eines Jahres	7.112	7.147
Fällig zwischen einem und zwei Jahren	6.272	6.528
Fällig zwischen zwei und drei Jahren	5.469	5.590
Fällig zwischen drei und vier Jahren	4.146	4.435
Fällig zwischen vier und fünf Jahren	760	669
Fällig nach mehr als fünf Jahren	20	44
Bruttoinvestitionen in Finance Leases	23.779	24.413
Fällig innerhalb eines Jahres	6.385	6.625
Fällig zwischen einem und zwei Jahren	5.694	6.001
Fällig zwischen zwei und drei Jahren	5.061	5.158
Fällig zwischen drei und vier Jahren	3.914	4.080
Fällig zwischen vier und fünf Jahren	688	604
Fällig nach mehr als fünf Jahren	19	42
Nettoinvestitionen in Finance Leases ohne Wertberichtigungen	21.761	22.510
Noch nicht realisierter Finanzertrag	2.018	1.903
Wertberichtigungen	435	351
Nettoinvestitionen in Finance Leases	21.326	22.159

27 Finanzforderungen

Die Finanzforderungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Wertpapiere und Investmentanteile	3.438	4.243
Derivate	4.386	2.998
Ausleihungen an Dritte	34	58
Sonstige	379	216
Finanzforderungen	8.237	7.515
davon langfristig	3.073	1.715
davon kurzfristig	5.164	5.800

28 Ertragsteueransprüche

Ertragsteueransprüche von 1.096 Mio. € (2021: 1.529 Mio. €) beinhalten Ansprüche in Höhe von 26 Mio. € (2021: 19 Mio. €), deren Begleichung in einem Zeitraum von mehr als einem Jahr erwartet wird. Abhängig vom Verlauf der zugrunde liegenden Verfahren kann der Ausgleich der Ansprüche auch zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen. Der Rückgang der Ertragsteueransprüche ist im Wesentlichen bedingt durch Steuerrückerstattungen.

29 Sonstige Vermögenswerte

Die sonstigen Vermögenswerte setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Vermögenswerte aus Rückgaberechten für zukünftige Leasingfahrzeuge	4.317	2.405
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	50	2.190
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.036	694
Sicherheitsleistungen	454	295
Sonstige finanzielle Vermögenswerte	5.857	5.584
Sonstige Steuern	1.846	1.950
Erwartete Erstattungsansprüche	872	1.112
Aktive Rechnungsabgrenzungen	477	397
Sonstige nicht finanzielle Vermögenswerte	3.195	3.459
Übrige	1.580	1.200
Sonstige Vermögenswerte	10.632	10.243
davon langfristig	1.030	1.302
davon kurzfristig	9.602	8.941

Die Sicherheitsleistungen umfassen im Wesentlichen geschäftsübliche Sicherheiten in Form von Bankeinlagen für den Verkauf von Asset-Backed-Finanzierungen.

30 Vorräte

Der ausgewiesene Vorratsbestand setzt sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Fertige Erzeugnisse und Waren	12.563	9.683
Unfertige Erzeugnisse, unfertige Leistungen	3.235	3.175
Roh-, Hilfs- und Betriebsstoffe	3.424	2.277
Zum Verkauf anstehende Fahrzeuge aus dem Finanzdienstleistungsgeschäft	524	404
Geleistete Anzahlungen	259	389
Vorräte	20.005	15.928

Vom Gesamtbetrag der zum 31. Dezember 2022 bilanzierten Vorräte sind 1.940 Mio. € (2021: 1.457 Mio. €) zu ihrem Nettoveräußerungswert bilanziert. Die im Geschäftsjahr 2022 erfassten Wertminderungen auf den Nettoveräußerungswert betragen 112 Mio. € (2021: 41 Mio. €), die vorgenommenen Wertaufholungen belaufen sich auf 11 Mio. € (2021: 5 Mio. €).

Aus den Vorräten wurden im Geschäftsjahr 2022 Umfänge in Höhe von 76.014 Mio. € (2021: 54.484 Mio. €) als Aufwand erfasst.

Zum 31. Dezember 2022 betragen die Buchwerte der Vorräte, die voraussichtlich nach mehr als zwölf Monaten realisiert werden, 98 Mio. € (2021: 194 Mio. €).

31 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen

Die Forderungen aus Lieferungen und Leistungen setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Bruttobuchwert	4.186	2.293
Wertberichtigungen der Stufe 2 – vereinfachte Vorgehensweise	- 16	- 18
Wertberichtigungen der Stufe 3	- 43	- 14
Nettobuchwert	4.127	2.261
davon langfristig	2	3
davon kurzfristig	4.125	2.258

Auf BMW Brilliance entfallen erstmals im Geschäftsjahr 2022 Forderungen aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 1.404 Mio. €.

Die Wertberichtigungen auf Forderungen aus Lieferungen und Leistungen gemäß IFRS 9 entwickelten sich wie folgt:

in Mio. €	2022	2021
Anfangsbestand 1. Januar	32	47
Zuführungen	34	8
Auflösungen	- 5	- 20
Inanspruchnahme	- 2	- 4
Wechselkurseffekte und sonstige Änderungen	-	1
Endbestand 31. Dezember	59	32

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden generell Sicherheiten in Form von einbehaltenen Fahrzeugdokumenten und Bankbürgschaften gehalten, sodass das Ausfallrisiko sehr begrenzt ist.

Die Wertminderungsaufwendungen sowie Wertaufholungserträge sind für die BMW Group von untergeordneter Bedeutung, weshalb auf einen gesonderten Ausweis in der Gewinn- und Verlust-Rechnung verzichtet wird.

32 Eigenkapital

Anzahl der ausgegebenen Aktien

	Vorzugsaktien	Stammaktien		
	2022	2021	2022	2021
Ausgegebene/im Umlauf befindliche Aktien zum 1. Januar	59.404.304	57.689.304	601.995.196	601.995.196
Im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms ausgegebene Aktien	1.439.975	1.718.070	-	-
Abzüglich erworbener und wieder ausgegebener Aktien	-	3.070	-	-
Abzüglich erworbener und einbehaltener Aktien	1.448.950	-	15.312.007	-
Im Umlauf befindliche Aktien zum 31. Dezember	59.395.329	59.404.304	586.683.189	601.995.196
Eigene Anteile	1.448.950	-	15.312.007	-
Anzahl der ausgegebenen Aktien zum 31. Dezember	60.844.279	59.404.304	601.995.196	601.995.196

Sämtliche Aktien lauten auf den Inhaber und haben einen Nennwert von 1,00 €. Die Vorzugsaktien, die kein Stimmrecht haben, sind mit einem Vorabgewinn (Mehrdividende) in Höhe von 0,02 € je Aktie ausgestattet.

Im Rahmen eines Mitarbeiteraktienprogramms wurden im Geschäftsjahr 2022 an die Mitarbeiter 1.439.975 Vorzugsaktien zu einem Vorzugspreis von 59,06 € je Aktie veräußert. Diese sind erstmals für das Geschäftsjahr 2023 dividendenberechtigt.

Das Grundkapital stieg durch die Ausgabe von 1.439.975 neuen Vorzugsaktien ohne Stimmrecht an die Mitarbeiter um 1,4 Mio. €. Damit beträgt die Anzahl der genehmigten Aktien beziehungsweise das Genehmigte Kapital der BMW AG, das befristet bis zum 15. Mai 2024 zur Ausgabe von 5 Mio. stimmrechtslosen Vorzugsaktien in Höhe von nominal 5,0 Mio. € ermächtigt, am Bilanzstichtag noch 0,3 Mio. Stück beziehungsweise 0,3 Mio. €.

Kapitalrücklage

Die Kapitalrücklage enthält Agios aus der Ausgabe von Aktien und beträgt 2.432 Mio. € (2021: 2.325 Mio. €). Die Veränderung in Höhe von 107 Mio. € ergibt sich aus der Kapitalerhöhung zur Ausgabe von Vorzugsaktien an Mitarbeiter.

Gewinnrücklagen

Die Gewinnrücklagen enthalten die in der Vergangenheit erzielten Ergebnisse der in den Konzernabschluss einbezogenen Unternehmen, soweit sie nicht ausgeschüttet wurden. Darüber hinaus werden die Neubewertungen aus leistungsorientierten Versorgungsplänen in den Gewinnrücklagen ausgewiesen.

Vorstand und Aufsichtsrat schlagen vor, den Bilanzgewinn der BMW AG des Geschäftsjahres 2022 in Höhe von 5,5 Mrd. € zur Ausschüttung einer Dividende in Höhe von 8,52 € je dividendenberechtigter Vorzugsaktie sowie einer Dividende in Höhe von 8,50 € je dividendenberechtigter Stammaktie zu verwenden und den verbleibenden Betrag in die Gewinnrücklagen einzustellen. Die vorgeschlagene Dividende entspricht einer Gesamtausschüttung von 5,5 Mrd. €, basierend auf der Anzahl der dividendenberechtigten Aktien zum 31. Dezember 2022.

Der Gewinnverwendungsvorschlag berücksichtigt die am 31. Dezember 2022 gehaltenen eigenen Aktien, die nicht dividendenberechtigt sind.

Bis zur Hauptversammlung kann sich die Zahl der dividendenberechtigten Aktien verändern. In diesem Fall wird, bei unver-

änderter Ausschüttung je dividendenberechtigter Stamm- oder Vorzugsaktie, der Hauptversammlung ein entsprechend angepasster Beschlussvorschlag über die Gewinnverwendung unterbreitet.

Die vorgeschlagene Ausschüttung wurde nicht als Verbindlichkeit im Konzernabschluss bilanziert.

Kumulierte übriges Eigenkapital

Im kumulierten übrigen Eigenkapital sind die Differenzen aus der erfolgsneutralen Währungsumrechnung von Abschlüssen ausländischer Tochterunternehmen, die Effekte aus der erfolgsneutralen Marktbewertung von derivativen Finanzinstrumenten und Wertpapieren, erfolgsneutrale Kosten der Sicherungsmaßnahmen sowie erfolgsneutral erfasste latente Steuern auf diese Positionen ausgewiesen.

Eigene Anteile

Die Hauptversammlung der BMW AG hat den Vorstand am 11. Mai 2022 ermächtigt, über die Börse eigene Aktien bis zu insgesamt 10 % des zum Zeitpunkt der Beschlussfassung bestehenden Grundkapitals zu erwerben und ohne weiteren Beschluss der Hauptversammlung einzuziehen. Die Ermächtigung

für den Rückkauf gilt bis zum 10. Mai 2027. Die BMW AG hat auf der Basis dieser Ermächtigung ein Aktienrückkaufprogramm beschlossen. Das Volumen dieses Programms beträgt bis zu 2,0 Mrd. € (Gesamtkaufpreis ohne Erwerbsnebenkosten). Davon entfällt ein Volumen von bis zu 1,85 Mrd. € auf Stammaktien und ein Volumen von bis zu 0,15 Mrd. € auf Vorzugsaktien der Gesellschaft. Das Programm startete am 1. Juli 2022 und soll spätestens bis zum 31. Dezember 2023 abgeschlossen sein.

Im Zeitraum vom 1. Juli 2022 bis zum 31. Dezember 2022 hat die BMW AG 15.312.007 Stammaktien für 1.172 Mio. € und 1.448.950 Vorzugsaktien für 106 Mio. € zurückgekauft und als eigene Anteile ausgewiesen.

Die BMW AG hält zum 31. Dezember 2022 somit 16.760.957 eigene Anteile, die einem Betrag von nominal 16.760.957 € beziehungsweise 2,53 % des Grundkapitals entsprechen.¹

Angaben zum Kapitalmanagement

Das Kapitalmanagement der BMW Group verfolgt das Ziel, langfristig die Unternehmensfortführung zu sichern und angemessene Renditen für die Anteilseigner zu erwirtschaften.

Die Kapitalstruktur wird dahin gehend gesteuert, dass sie den Änderungen der gesamtwirtschaftlichen Rahmenbedingungen sowie Risiken aus den zugrunde liegenden Vermögenswerten Rechnung trägt.

Für die BMW Group existieren keine einheitlichen externen Mindesteigenkapitalanforderungen, jedoch befinden sich im Segment Finanzdienstleistungen einzelne Gesellschaften, die den Eigenkapitalanforderungen der jeweiligen Bankenaufsicht unterliegen.

Als Instrumente zur Kapitalsteuerung dienen unter anderem Dividendenzahlungen an Anteilseigner und Aktienrückkäufe. Überdies verfügt die BMW Group über ein aktives Fremdkapitalmanagement. In seinem Rahmen wird die Fremdkapitalbeschaffung anhand einer Zielverbindlichkeitenstruktur (Target Debt Structure) gesteuert.

Bei der Auswahl der Finanzinstrumente steht eine fristen-kongruente Finanzierung im Vordergrund, die über die Steuerung der Laufzeiten erreicht wird. Um unsystematische Risiken zu reduzieren, verfügt die BMW Group über eine Diversifikation von Finanzinstrumenten an den weltweiten Kapitalmärkten.

Die Kapitalstruktur stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Eigenkapital der Aktionäre der BMW AG	87.125	74.366
Anteil am Gesamtkapital	48,1 %	41,8 %
Langfristige Finanzverbindlichkeiten	53.469	62.342
Kurzfristige Finanzverbindlichkeiten	40.727	41.121
Finanzverbindlichkeiten gesamt	94.196	103.463
Anteil am Gesamtkapital	51,9 %	58,2 %
Gesamtkapital	181.321	177.829

Der Eigenkapitalanteil der Aktionäre der BMW AG stieg im Geschäftsjahr um 17,2 %. Dieser Anstieg ist im Wesentlichen auf den Anstieg der Gewinnrücklagen zurückzuführen.

33 Anteile anderer Gesellschafter

Für die BMW Group wesentlich sind die Anteile anderer Gesellschafter am Tochterunternehmen BMW Brilliance in Höhe von 25 %. Zum Erwerbszeitpunkt am 11. Februar 2022 sind die direkten Anteile anderer Gesellschafter an BMW Brilliance mit 4.574 Mio. € bewertet worden. Der verbleibende Betrag der Anteile anderer Gesellschafter aus der Transaktion entfällt auf

die BMW Automotive Finance (China) Co. Ltd. und die Herald International Financial Leasing Co., Ltd.

Das seit 11. Februar 2022 den anderen Gesellschaftern von BMW Brilliance zugeordnete Gesamtergebnis beträgt 580 Mio. €. Diesen Gesellschaftern ist im aktuellen Geschäftsjahr zusätzlich eine Dividende in Höhe von 1.445 Mio. € ausgeschüttet worden.

Damit ergibt sich ein Wert der Anteile in Höhe von 3.709 Mio. €.

In der folgenden Tabelle werden die Finanzinformationen für BMW Brilliance in einer 100 %-Sicht ab dem 11. Februar 2022 zusammengefasst:

BMW Brilliance	2022 ²
Umsatzerlöse	29.243
Ergebnis nach Steuern	2.140
Gesamtergebnis	2.193
ANGABEN ZUR BILANZ	
Langfristige Vermögenswerte	18.823
Kurzfristige Vermögenswerte	12.344
Langfristige Verbindlichkeiten	4.059
Kurzfristige Verbindlichkeiten	9.756
ANGABEN ZUR KAPITALFLUSSRECHNUNG	
Summe Cashflows	- 4.268

² Die Angaben zur Gewinn-und-Verlust-Rechnung und zur Kapitalflussrechnung beziehen sich auf den Zeitraum 11. Februar bis 31. Dezember 2022, die Angaben zur Bilanz auf den 31. Dezember 2022. Der Cashflow beinhaltet Ausschüttungen.

¹ Die hier berichtete Anzahl an Aktien entspricht nicht dem auf der BMW Group Internetseite veröffentlichten Transaktionsvolumen, sondern der Anzahl an Aktien, die die mandatierten Banken an die BMW AG zum 31. Dezember 2022 übertragen haben.

34 Rückstellungen für Pensionen

Bei leistungsorientierten Versorgungsplänen (Defined Benefit Plans) besteht die Verpflichtung des Unternehmens darin, die zugesagten Leistungen an aktive und ehemalige Mitarbeiter zu erfüllen, wobei zwischen rückstellungs- und fondsgedeckten Versorgungssystemen unterschieden wird. In Deutschland sind die Versorgungszusagen der BMW Group nahezu vollständig durch Vermögen gedeckt, das im Rahmen eines Contractual Trust Arrangement (CTA) in den BMW Trust e.V., München (BMW Trust), eingebbracht wird (fondsgedecktes Versorgungssystem). Des Weiteren bestehen fondsgedeckte Versorgungspläne im UK sowie in den USA, der Schweiz, Belgien und Japan. Inzwischen sind

die wesentlichen leistungsorientierten Versorgungspläne für Neuzugänge geschlossen und durch beitragsorientierte Pläne ersetzt worden.

Für die Bewertung der Höhe der Pensionsverpflichtung (Anwartschaftsbarwert der Versorgungszusagen beziehungsweise Defined Benefit Obligation) spielen insbesondere die nachstehenden Parameter eine Rolle, die von der wirtschaftlichen Situation des jeweiligen Landes abhängen. Für Deutschland, das UK und die übrigen Länder sind die folgenden gewichteten Durchschnitte angegeben:

	Deutschland		UK		Übrige	
in %	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Abzinsungsfaktor	3,67	1,04	4,73	1,83	5,88	2,27
Rentertrend	2,53	2,10	2,26	2,36	-	-
Gewichtete Duration aller Pensionsverpflichtungen in Jahren	14,2	17,5	13,7	17,8	12,8	15,4

In den Ländern, in denen leistungsorientierte Versorgungspläne mit wesentlichem Umfang bestehen, kommen die folgenden Sterbetafeln zur Anwendung:

Deutschland	Richttafeln 2018 G von Prof. K. Heubeck mit um 70 % abgesenkten Invalidisierungsraten
UK	S3PA Tabellen und CMI_2020 Modell mit Improvement-Faktor von 1,25 %

Zudem ist der Karrieretrend, der planabhängig in einem Korridor von 0,25 % bis 0,50 % liegt, Bestandteil für die Bewertung der Höhe der Pensionsverpflichtungen in Deutschland (im Vorjahr: Karrieretrend in Höhe von 0,25 % bis 0,50 %).

Unter Berücksichtigung der Berechnungsgrundlagen nach IAS 19 ergeben sich die folgenden Bilanzwerte der Pensionszusagen:

	Deutschland		UK		Übrige		Gesamt	
in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen	11.529	15.045	5.287	8.844	869	1.100	17.685	24.989
Fondsvermögen zu Marktwerten	11.508	14.105	6.134	9.968	741	938	18.383	25.011
Effekte aus der Begrenzung des Vermögenswerts	-	-	879	1.184	15	3	894	1.187
Bilanzwerte	21	940	32	60	143	165	196	1.165
davon Pensionsrückstellungen	118	947	77	106	144	194	339	1.247
davon Vermögenswerte	-97	-7	-45	-46	-1	-29	-143	-82

Nachfolgend sind die Versorgungspläne mit wesentlichem Umfang beschrieben.

Deutschland

In Deutschland bestehen sowohl arbeitgeber- als auch arbeitnehmerfinanzierte Versorgungspläne. Die Versorgungsleistungen umfassen neben dem Altersruhegeld auch Invaliditäts- und Hinterbliebenenleistungen. Die Anpassung der laufenden Rentenzahlungen erfolgt gemäß §16 Betriebsrentengesetz.

Ab 2014 wurden die leistungsorientierten Pläne für alle neu ins Unternehmen eintretenden Mitarbeiter geschlossen. Es bestehen weiterhin beitragsorientierte Zusagen mit Mindestverzinsung, die sich aus arbeitgeber- und arbeitnehmerfinanzierten Komponenten zusammensetzen. Die beitragsorientierten Zusagen werden aufgrund der Mindestverzinsung als leistungsorientiert nach IAS 19 eingestuft. Im Geschäftsjahr 2021 wurde den Mitarbeitern der BMW AG im leistungsorientierten Plan eine Wechselmöglichkeit in den beitragsorientierten Plan gewährt. Bei den leistungs-

orientierten Versorgungszusagen mit Rentenleistung wird die Höhe der Versorgungsleistung durch Multiplikation eines Festbetrags mit der Anzahl der vollendeten Dienstjahre ermittelt.

Das Vermögen der deutschen Pensionspläne wird treuhänderisch vom BMW Trust über ein CTA angelegt. Die Organe des Vereins umfassen den Vorstand und die Mitgliederversammlung. Der BMW Trust verfügt derzeit über sieben Mitglieder und drei von der Mitgliederversammlung gewählte Vorstände. Der Vorstand verantwortet grundsätzlich die Kapitalanlage des BMW Trust, erstellt und beschließt die Anlagerichtlinien und überwacht deren Umsetzung. Mitglieder des Vereins können Arbeitnehmer, Arbeitnehmervertreter, leitende Angestellte sowie Mitglieder des Vorstands der BMW Group sein. Einmal im Kalenderjahr findet eine ordentliche Mitgliederversammlung statt, zu deren Aufgaben insbesondere die Entgegennahme des Rechenschaftsberichts und die Entlastung des Vorstands sowie Satzungsänderungen gehören.

UK

Im UK bestehen leistungsorientierte Versorgungspläne, die für alle Planteilnehmer geschlossen sind. Die bereits erdienten Leistungen bleiben erhalten. Neue Leistungen werden in einen beitragsorientierten Versorgungsplan eingebbracht.

Die Planverwaltung der leistungsorientierten Pläne obliegt den Treuhandgesellschaften BMW Pension Trustees Limited, Farnborough, beziehungsweise BMW (UK) Trustees Limited, Farnborough, die unabhängig von der BMW Group agieren. Die BMW (UK) Trustees Limited, Farnborough, wird von zehn Treuhändern vertreten, die BMW Pension Trustees Limited, Farnborough, von fünf Treuhändern. Mindestens ein Drittel der Treuhänder muss von den Planteilnehmern gewählt werden. Die Treuhänder vertreten die Interessen der Planteilnehmer und entscheiden über Anlagestrategien. Nachdotierungen werden nach Abstimmung mit der BMW Group festgelegt.

Die bilanzielle Entwicklung der Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen lässt sich wie folgt herleiten:

in Mio. €	Anwartschaftsbarwerte	Fondsvermögen	Summe	Effekt aus der Begrenzung des Vermögenswerts	Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen
1. Januar 2022	24.989	- 25.011	- 22	1.187	1.165
AUFWENDUNGEN/ERTRÄGE					
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	415	-	415	-	415
Zinsaufwand (+)/-ertrag (-)	338	- 349	- 11	21	10
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	34	-	34	-	34
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Abgeltungen	-	-	-	-	-
NEUBEWERTUNGEN					
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Planvermögen ohne im Zinsertrag erfasste Beträge	-	6.417	6.417	-	6.417
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Änderungen finanzieller Annahmen	- 7.471	-	- 7.471	-	- 7.471
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Änderungen demografischer Annahmen	- 201	-	- 201	-	- 201
Gewinne (-) oder Verluste (+) aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen	462	-	462	-	462
Änderungen der Begrenzung des Vermögenswerts	-	-	-	- 262	- 262
Fondsdotierungen	-	- 367	- 367	-	- 367
Mitarbeiterbeiträge	106	- 106	-	-	-
Geleistete Auszahlungen und Rentenzahlungen	- 703	697	- 6	-	- 6
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	- 284	336	52	- 52	-
31. Dezember 2022	17.685	- 18.383	- 698	894	196
davon Pensionsrückstellungen					339
davon Vermögenswerte					- 143

in Mio. €	Anwartschaftsbarwerte	Fondsvermögen	Summe	Effekt aus der Begrenzung des Vermögenswerts	Nettoschuld aus leistungsorientierten Versorgungsplänen
1. Januar 2021	26.587	- 22.910	3.677	3	3.680
AUFWENDUNGEN/ERTRÄGE					
Aufwendungen für im Berichtsjahr erdiente Pensionsansprüche	411	-	411	-	411
Zinsaufwand (+)/-ertrag (-)	257	- 235	22	-	22
Nachzuverrechnende Dienstzeitaufwendungen	- 527	-	- 527	-	- 527
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Abgeltungen	-	-	-	-	-
NEUBEWERTUNGEN					
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Planvermögen ohne im Zinsertrag erfasste Beträge	-	- 652	- 652	-	- 652
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Änderungen finanzieller Annahmen	- 1.341	-	- 1.341	-	- 1.341
Gewinne (-) oder Verluste (+) aus Änderungen demografischer Annahmen	- 616	-	- 616	-	- 616
Gewinne (-) oder Verluste (+) aufgrund erfahrungsbedingter Anpassungen	97	-	97	-	97
Änderungen der Begrenzung des Vermögenswerts	-	-	-	1.157	1.157
Fondsdotierungen	-	- 1.082	- 1.082	-	- 1.082
Mitarbeiterbeiträge	90	- 90	-	-	-
Geleistete Auszahlungen und Rentenzahlungen	- 680	675	- 5	-	- 5
Währungsdifferenzen und sonstige Bewegungen	711	- 717	- 6	27	21
31. Dezember 2021	24.989	- 25.011	- 22	1.187	1.165
davon Pensionsrückstellungen					1.247
davon Vermögenswerte					- 82

Im Vorjahr hatten Mitarbeiter im Rahmen einer Modernisierung des Altersvorsorgemodells in Deutschland die Wahl, im bisherigen leistungsorientierten Versorgungsplan zu bleiben oder in den beitragsorientierten Versorgungsplan zu wechseln. Die zugesagten Festbeträge im leistungsorientierten Modell bleiben dabei für die Zukunft unverändert und begründeten somit im Vorjahr unter anderem eine Planänderung nach IAS 19. Der bisherige Festbetragstrend wurde im Vorjahr bis auf einen verbleibenden Bestandteil für den Karrieretrend angepasst. Darüber hinaus

erhielten die wechselnden Mitarbeiter eine Anwartschaftszusage im beitragsorientierten Plan, die sich an der gesetzlichen Gleichwertigkeit des Wechsels orientiert.

Daraus ergab sich im Vorjahr insgesamt ein positiver Effekt in den nachzuverrechnenden Dienstzeitaufwendungen in Höhe von 562 Mio. €, der in der Gewinn-und-Verlust-Rechnung im Wesentlichen in den Umsatzkosten und Vertriebs- und Verwaltungskosten erfasst wurde.

Aufgrund des fehlenden Anspruchs auf Rückerstattung oder Minderung künftiger Beitragszahlungen an den Fonds eines Versorgungsplans im UK wird der Ausweis des Planvermögens auf die Höhe der Verpflichtungen begrenzt.

Die Mittelanlage der leistungsorientierten Pensionsfonds orientiert sich an dem Cashflow-Profil sowie an der Risikostruktur der Pensionsverpflichtungen und erfolgt in einem diversifizierten Portfolio.

Das Fondsvermögen in Deutschland, im UK und in den übrigen Ländern setzt sich wie folgt zusammen:

	Deutschland		UK		Übrige		Gesamt	
in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Eigenkapitalinstrumente	2.068	2.875	14	342	37	85	2.119	3.302
Schuldverschreibungen	6.101	7.742	4.343	7.081	51	660	10.495	15.483
davon Investment Grade	5.436	5.302	4.343	6.377	51	653	9.830	12.332
davon Mischfonds (Fonds ohne Rating)	-	-	-	-	-	-	-	-
davon Non-Investment Grade	665	2.440	-	704	-	7	665	3.151
Immobilienfonds	-	-	-	-	28	20	28	20
Geldmarktfonds	-	-	35	157	15	37	50	194
Absolute Return Funds	-	-	-	-	-	-	-	-
Übrige	232	223	-	-	-	4	232	227
Summe marktpreisnotiert	8.401	10.840	4.392	7.580	131	806	12.924	19.226
Schuldverschreibungen	340	800	55	646	4	5	399	1.451
davon Investment Grade	332	328	-	-	-	-	332	328
davon Mischfonds (Fonds ohne Rating)	8	472	55	646	-	-	63	1.118
davon Non-Investment Grade	-	-	-	-	4	5	4	5
Immobilien	455	494	700	786	-	-	1.155	1.280
Barmittel	32	55	-	-	-	1	32	56
Absolute Return Funds	843	709	640	742	2	10	1.485	1.461
Übrige	1.437	1.207	347	214	604	116	2.388	1.537
Summe nicht marktpreisnotiert	3.107	3.265	1.742	2.388	610	132	5.459	5.785
Summe Fondsvermögen	11.508	14.105	6.134	9.968	741	938	18.383	25.011

Die Auszahlungen aus dem Planvermögen übersteigen die Einzahlungen des Arbeitgebers in das Planvermögen im folgenden Jahr um voraussichtlich 342 Mio. €. Im Planvermögen der BMW Group sind eigene übertragbare Finanzinstrumente in Höhe von 7 Mio. € (2021: 2 Mio. €) enthalten.

Für die BMW Group ergeben sich Risiken aus den Pensionszusagen von leistungsorientierten Pensionsplänen sowie aus beitragsorientierten Pensionsplänen mit Mindestgarantie. Die Abzinsungssätze zur Berechnung der Pensionsverpflichtung unterliegen Marktschwankungen und beeinflussen damit deren Höhe. Auch eine Veränderung anderer versicherungsmathematischer Parameter, wie beispielsweise der Inflationserwartungen, wirkt sich auf die Höhe der Pensionsverpflichtungen aus. Um das Währungsrisiko gering zu halten, wird ein Großteil des Vermögens entweder in der Währung des jeweiligen Plans investiert oder mittels Währungsderivaten abgesichert. Im Rahmen der internen Risikoberichterstattung und zur internen Steuerung werden die finanziellen Risiken der Pensionspläne in Form eines Value at Risk bezogen auf das Pensionsdefizit berichtet. Weiterhin wird die Anlagestrategie regelmäßig in Zusammenarbeit mit externen Beratern mit dem Ziel überprüft, die Anlagestruktur an den Laufzeiten der Pensionszahlungen sowie an der erwarteten Entwicklung der Pensionsverpflichtungen auszurichten. Auf diese Weise werden Schwankungen der bilanziellen Pensionsrückstellungen verringert.

Die Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen teilen sich wie folgt auf aktive Mitarbeiter, Rentner und unverfallbar ausgeschiedene Mitarbeiter auf:

	Deutschland		UK		Übrige	
in %	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Aktive Mitarbeiter	57,7	62,0	-	-	56,7	59,9
Rentner	35,6	30,6	59,5	50,4	35,8	32,2
Unverfallbar ausgeschiedene Mitarbeiter	6,7	7,4	40,5	49,6	7,5	7,9
Anwartschaftsbarwerte der Versorgungszusagen	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Die im Folgenden dargestellte Sensitivitätsbetrachtung zeigt, wie die Veränderung einzelner Faktoren unabhängig voneinander am Abschlusstichtag die Anwartschaftsbarwerte beeinflusst hätte.

Eine Aggregation der Sensitivitäten ist nur eingeschränkt möglich. Da die Verpflichtungsveränderung einem nicht linearen Verlauf unterliegt, sind Schätzungen auf Basis der angegebenen

Sensitivitäten nur unter dieser Restriktion möglich. Die Berechnung der Sensitivitäten mit anderen als den jeweils angegebenen Bandbreiten kann daher zu einer nicht proportionalen Veränderung der Anwartschaftsbarwerte führen.

Im UK erfolgt die Berechnung der Sensitivität des Rententrends unter Berücksichtigung von Beschränkungen durch Caps und Floors.

Veränderung der Anwartschaftsbarwerte			
	31.12.2022		31.12.2021
	in Mio. €	in %	in Mio. €
Abzinsungssatz	- 1.379	- 7,8	- 2.650
	1.632	9,2	3.311
	322	1,8	610
	- 307	- 1,7	- 586
	492	2,8	896
	- 509	- 2,9	- 910
	37	-	63
	- 37	-	- 62
Rententrend			
Mittlere Lebenserwartung			
Karrieretrend			

35 Sonstige Rückstellungen

Die sonstigen Rückstellungen haben sich wie folgt entwickelt:

in Mio. €	Stand 1.1.2022	Zugänge aus Akquisitionen	Kursdifferenzen	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2022	davon fällig innerhalb eines Jahres
Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen, Produktgarantien	6.600	872	141	3.820	-372	-2.181	-629	8.251	2.337
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	3.317	-	7	2.106	-156	-1.922	-103	3.249	2.287
Andere Verpflichtungen	2.589	119	21	933	-57	-534	-653	2.418	1.161
Sonstige Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	1.448	1	15	1.496	-	-719	-398	1.843	1.531
Sonstige Rückstellungen	13.954	992	184	8.355	-585	-5.356	-1.783	15.761	7.316

in Mio. €	Stand 1.1.2021	Kursdifferenzen	Zuführung	Aufzinsung	Verbrauch	Auflösung	Stand 31.12.2021	davon fällig innerhalb eines Jahres
Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen, Produktgarantien	6.131	241	2.714	-54	-2.220	-212	6.600	1.798
Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich	2.582	14	2.083	-23	-1.299	-40	3.317	2.196
Andere Verpflichtungen	3.666	41	1.219	-9	-994	-1.334	2.589	1.421
Sonstige Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb	1.603	56	1.111	-	-1.108	-214	1.448	1.333
Sonstige Rückstellungen	13.982	352	7.127	-86	-5.621	-1.800	13.954	6.748

Die Inanspruchnahme der Gewährleistungsverpflichtungen kann sich je nach Eintreten des Anspruchs über den gesamten Garantie- und Gewährleistungszeitraum erstrecken. In den Gewährleistungsverpflichtungen sind unter anderem Vorsorgen im Zusammenhang mit dem Abgasrückführungskühler enthalten. Die erwarteten Erstattungsansprüche zum 31. Dezember 2022 betragen 872 Mio. € (2021: 1.112 Mio. €) und werden in den sonstigen Vermögenswerten unter [Textziffer \[29\]](#) ausgewiesen. Der Anstieg der Zuführungen im Vergleich zum Geschäftsjahr 2021 ist im Wesentlichen bedingt durch die Zuführungen zum Abgasrückführungskühler, den inflationsbedingt höheren Rückstellungsbestand sowie die Vollkonsolidierung von BMW Brilliance.

In den Rückstellungen für Verpflichtungen aus dem Personal- und Sozialbereich sind im Wesentlichen Verpflichtungen für erfolgsabhängige Entgeltbestandteile, für Personalstrukturmaßnahmen sowie für Altersteilzeit und Jubiläumsaufwendungen enthalten.

Die Rückstellungen für andere Verpflichtungen betreffen eine Vielzahl erkennbarer Einzelrisiken und ungewisser Verpflichtungen, im Wesentlichen aus Prozess- und Haftungsrisiken. Nähere Informationen zur Auflösung der Rückstellung im Zusammenhang mit dem abgeschlossenen Kartellverfahren der EU-Kommission finden sich im Geschäftsbericht 2021, [Textziffer \[10\]](#) im Konzernanhang.

In den sonstigen Verpflichtungen aus dem laufenden Geschäftsbetrieb werden insbesondere erwartete Zahlungen aus Boni und sonstigen Preisnachlässen erfasst.

36 Ertragsteuerverpflichtungen

Die laufenden Ertragsteuerverpflichtungen in Höhe von 1.224 Mio. € (2021: 921 Mio. €) beinhalten Verpflichtungen in Höhe von 58 Mio. € (2021: 44 Mio. €), deren Begleichung in einem Zeitraum von mehr als zwölf Monaten erwartet wird. Abhängig vom Verlauf der zugrunde liegenden Verfahren kann der Ausgleich der Verpflichtungen auch zu einem früheren Zeitpunkt erfolgen.

37 Finanzverbindlichkeiten

Die Finanzverbindlichkeiten der BMW Group setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2022				31.12.2021			
	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
Anleihen	11.020	22.306	7.758	41.084	12.406	28.675	10.417	51.498
Asset-Backed-Finanzierungen	7.895	10.851	-	18.746	6.891	12.471	-	19.362
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	13.223	3.274	14	16.511	13.175	3.507	20	16.702
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.187	2.399	669	7.255	4.918	3.186	975	9.079
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	533	1.369	862	2.764	475	1.131	814	2.420
Derivate	1.462	2.142	1.457	5.061	1.146	581	148	1.875
Commercial Paper	1.712	-	-	1.712	1.374	-	-	1.374
Sonstige	695	138	230	1.063	736	75	342	1.153
Finanzverbindlichkeiten	40.727	42.479	10.990	94.196	41.121	49.626	12.716	103.463

Die geplanten künftigen Mittelabflüsse durch variable Leasingzahlungen, die sich nicht in der Bewertung der Leasingverbindlichkeit widerspiegeln, belaufen sich voraussichtlich auf 43 Mio. € (2021: 48 Mio. €).

Ebenfalls nicht in die Bewertung der Leasingverbindlichkeit mit-einbezogen sind mögliche künftige Mittelabflüsse in Höhe von 1.608 Mio. € (2021: 1.262 Mio. €) (undiskontiert), da es nicht hinreichend sicher ist, dass die Leasingverträge verlängert (oder nicht gekündigt) werden. Diese Mittelabflüsse beziehen sich auf Zeiträume von bis zu 61 Jahren (2021: bis zu 62 Jahren).

Die Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit lassen sich folgendermaßen überleiten:

in Mio. €	Stand 1.1.2022	Zahlungsmittel- zuflüsse/-abflüsse	Änderungen aus dem Erwerb oder der Veräußerung von Unternehmen	Währungskurs- bedingte Änderungen	Änderungen der bei- zulegenden Zeitwerte	Übrige Änderungen	Stand 31.12.2022
Anleihen	51.498	- 8.107	-	1.011	- 3.321	3	41.084
Asset-Backed-Finanzierungen	19.362	- 471	-	- 142	-	- 3	18.746
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	16.702	- 658	-	410	- 11	68	16.511
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.079	- 1.613	-	- 25	- 186	-	7.255
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	2.420	- 531	129	4	-	742	2.764
Commercial Paper	1.374	261	-	77	-	-	1.712
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	2.188	- 150	-	44	-	- 2.082	-
Sonstige (ohne Zinsverbindlichkeit)	724	- 18	-	- 30	- 14	-	662
Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit	103.347	- 11.287	129	1.349	- 3.532	- 1.272	88.734

in Mio. €	Stand 1.1.2021	Zahlungsmittel- zuflüsse/-abflüsse	Änderungen aus dem Erwerb oder der Veräußerung von Unternehmen	Währungskurs- bedingte Änderungen	Änderungen der bei- zulegenden Zeitwerte	Übrige Änderungen	Stand 31.12.2021
Anleihen	56.665	- 6.021	-	1.647	- 787	- 6	51.498
Asset-Backed-Finanzierungen	18.819	- 331	-	874	-	-	19.362
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	16.466	- 229	-	465	-	-	16.702
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	9.037	- 357	-	458	- 59	-	9.079
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	2.511	- 464	-	42	-	331	2.420
Commercial Paper	550	781	-	43	-	-	1.374
Finanzverbindlichkeiten gegenüber Beteiligungen	740	1.295	-	153	-	-	2.188
Sonstige (ohne Zinsverbindlichkeit)	752	- 18	-	- 10	-	-	724
Verbindlichkeiten aus der Finanzierungstätigkeit	105.540	- 5.344	-	3.672	- 846	325	103.347

Die Anleihen setzen sich wie folgt zusammen:

Emittent	Zinsen	Emissionsvolumen in jeweiliger Währung (ISO-Code)	Durchschnittliche gewichtete Laufzeit (in Jahren)	Durchschnittlicher gewichteter Nominalzinssatz (in %)
BMW Finance N. V.	Variabel	500 Mio. EUR	3,0	1,8
	Variabel	1.230 Mio. NOK	3,0	5,3
	Variabel	1.500 Mio. SEK	4,0	3,2
	Festverzinslich	20.650 Mio. EUR	7,1	0,8
	Festverzinslich	13.500 Mio. CNY	2,8	3,2
	Festverzinslich	13.400 Mio. JPY	5,6	0,6
	Festverzinslich	1.224 Mio. HKD	6,6	2,9
	Festverzinslich	1.000 Mio. USD	7,5	2,6
	Festverzinslich	750 Mio. NOK	4,0	2,3
	Festverzinslich	273 Mio. AUD	10,0	3,2
BMW US Capital, LLC	Variabel	1.950 Mio. USD	3,2	2,6
	Festverzinslich	15.525 Mio. USD	6,9	3,1
	Festverzinslich	500 Mio. EUR	12,0	1,0
BMW International Investment B. V.	Festverzinslich	950 Mio. GBP	4,4	1,3
	Festverzinslich	1.000 Mio. NOK	10,0	3,3
	Festverzinslich	600 Mio. CHF	6,8	0,5
Sonstige	Festverzinslich	10.000 Mio. JPY	3,0	0,2
	Festverzinslich	800 Mio. CAD	3,3	1,4

38 Sonstige Verbindlichkeiten

Die sonstigen Verbindlichkeiten beinhalten folgende Themen:

in Mio. €

Verbindlichkeiten aus Rückgaberechten für zukünftige Leasingfahrzeuge	
Boni und Verkaufshilfen	
Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	
Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen	
Erhaltene Käutionen	
Sonstige finanzielle Verbindlichkeiten	
Vertragsverbindlichkeiten	
Passive Rechnungsabgrenzungen	
Sonstige Steuern	
Soziale Sicherheit	
Sonstige erhaltene Anzahlungen auf Bestellungen	
Sonstige nicht finanzielle Verbindlichkeiten	
Übrige	
Sonstige Verbindlichkeiten	

31.12.2022	31.12.2021
5.777	3.108
4.809	3.123
51	2.367
255	180
1.047	895
11.939	9.673
7.651	5.955
3.633	3.820
1.412	1.143
120	123
237	160
13.053	11.201
2.241	1.546
27.233	22.420

In den Vertragsverbindlichkeiten werden Service- und Reparaturleistungen sowie Telematikdienste und Pannenhilfe, die beim Verkauf eines Fahrzeugs als Nebenleistung vereinbart werden, bilanziert (unter anderem aus Mehrkomponentenverträgen). Aus den Vertragsverbindlichkeiten wurden im Geschäftsjahr Umsatzerlöse aus Kundenverträgen in Höhe von 3.146 Mio. €, exklusive BMW Brilliance, (2021: 3.035 Mio. €) aufgelöst.

Auf BMW Brilliance entfallen erstmals im Geschäftsjahr 2022 Vertragsverbindlichkeiten in Höhe von 1.826 Mio. €.

In den passiven Rechnungsabgrenzungen sind unter anderem Leasingsonderzahlungen von Kunden sowie Zuschüsse und Zulagen enthalten.

Zuschüsse und Zulagen umfassen zum Großteil öffentliche Mittel zur Strukturförderung, die in die Produktionsstätten unter anderem in Brasilien, China, Deutschland, Mexiko, Österreich und Südafrika investiert wurden. Diese sind zum Teil an Auflagen hinsichtlich Haltefristen für die geförderten Vermögenswerte von bis zu fünf Jahren und/oder Mindestbeschäftigungszahlen beziehungsweise Mindestproduktionszahlen geknüpft. Die Zuschüsse und Zulagen werden über die Nutzungsdauer der geförderten Anlagegegenstände ertragswirksam aufgelöst.

39 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

Die Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen haben im Wesentlichen eine Restlaufzeit von bis zu einem Jahr.

Auf BMW Brilliance entfallen erstmals im Geschäftsjahr 2022 Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen in Höhe von 2.782 Mio. €.

SONSTIGE ANGABEN

40 Eventualverbindlichkeiten und sonstige finanzielle Verpflichtungen

Eventualverbindlichkeiten

Es bestehen folgende Eventualverbindlichkeiten:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Investitionsförderungen	63	56
Rechtsstreitigkeiten	94	131
Bürgschaften	89	77
Sonstige	1.112	1.202
Eventualverbindlichkeiten	1.358	1.466

In den sonstigen Eventualverbindlichkeiten sind im Wesentlichen Steuer- und Zollrisiken enthalten.

Die BMW Group trifft anhand der zum Erstellungszeitpunkt vorhandenen Erkenntnisse eine bestmögliche Schätzung der Eventualverbindlichkeiten. Diese Einschätzung kann sich im Zeitablauf verändern und wird regelmäßig den neuen Erkenntnissen und Gegebenheiten angepasst. Ein Teil der Risiken wird über Versicherungen abgedeckt.

Das Kartellverfahren der EU-Kommission, siehe dazu Geschäftsbericht 2021, [Textziffer \[10\]](#) im Konzernanhang, wurde am 8. Juli 2021 durch Vergleich beendet.

Darüber hinaus haben die chinesische Kartellbehörde (State Administration for Market Regulation) im März 2019 und die südkoreanische Kartellbehörde (Korea Fair Trade Commission) im Mai 2020 ein Kartellverfahren gegen die BMW AG eröffnet. Etwaige Risiken für die BMW Group im Zusammenhang mit dem Verfahren in China lassen sich gegenwärtig im Einzelnen weder inhaltlich absehen noch quantifizieren. Die südkoreanische Kartellbehörde hat Anfang des Jahres 2023 entschieden, das Verfahren durch Festsetzung eines Bußgelds zu beenden.

Hinsichtlich dieser Vorwürfe wurde in den USA und in Kanada eine Reihe von Sammelklagen erhoben, zudem mehrere Einzelklagen in Südkorea. In den USA wurden die Sammelklagen der Kunden zurückgenommen, die Sammelklage der Händler abgewiesen. Die Sammelklagen in Kanada und die Einzelklagen in Südkorea befinden sich in einem frühen Stadium. Weitere Zivilklagen aufgrund der Vorwürfe sind möglich. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Die BMW Group wurde bei verschiedenen Fahrzeugmodellen behördlich zu Rückrufaktionen aufgefordert, die im Zusammenhang mit Airbags der Unternehmensgruppe Takata stehen. Hierfür wurden Vorsorgen im Rahmen von Gewährleistungsrückstellungen getroffen. Über die bereits durch Gewährleistungsrückstellungen abgedeckten Risiken hinaus kann nicht ausgeschlossen werden, dass weitere Fahrzeuge der BMW Group von zukünftigen Rückrufaktionen betroffen sein können. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Die U.S. Securities and Exchange Commission (SEC) eröffnete am 22. Januar 2020 eine Untersuchung wegen möglicher Verstöße der BMW Group gegen US-Wertpapiergesetze im Zusammenhang mit der Vertriebsberichterstattung. Ohne die Vorwürfe anzuerkennen oder zu bestreiten, hat sich die BMW Group mit der SEC verglichen und einer Verfügung der SEC, die Verstöße gegen den U.S. Securities Act feststellt, sowie einer Geldbuße in Höhe von 18 Mio. USD zugestimmt. Im Anschluss an die Verfügung der SEC ist eine Anlegerklage gegen einzelne BMW Group Gesellschaften sowie deren Organmitglieder und Führungspersonal erhoben worden. Die Kläger haben die Klage gegen die beklagten Einzelpersonen freiwillig ohne Rechtskraft zurückgenommen. Die verbleibenden Parteien haben eine Einigung über die Beilegung des Rechtsstreits zu einem Vergleichsbetrag in Höhe von 1,75 Mio. USD erzielt. Dieser Vergleich wurde vom Gericht am 21. Dezember 2022 genehmigt, womit dieses Zivilverfahren abgeschlossen ist.

In England wurden gegen verschiedene BMW Group Gesellschaften Klagen im Zusammenhang mit Dieselemissionen erhoben. Die Kläger haben eine sogenannte Group Litigation Order beantragt. Angesichts des frühen Verfahrensstadiums können die Wahrscheinlichkeit, die Höhe oder der Zeitpunkt einer etwaigen Haftung derzeit nicht bestimmt werden. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Die Europäische Kommission hat im März 2022 in mehreren Mitgliedsstaaten Nachprüfungen in den Räumlichkeiten von Automobilherstellern und Industrieverbänden durchgeführt. Parallel dazu hat die Europäische Kommission förmliche Auskunftsverlangen an mehrere Automobilhersteller gerichtet, darunter die BMW AG. Die Nachprüfungen und Auskunftsverlangen betreffen mögliche Absprachen in Bezug auf die Sammlung, Behandlung und Verwertung von Altfahrzeugen und leichten Nutzfahrzeugen. Die Nachprüfungen wurden in Abstimmung mit der britischen Wettbewerbs- und Marktaufsichtsbehörde durchgeführt, die ein förmliches Verfahren im Hinblick auf den dortigen Markt eingeleitet hat. Im Zusammenhang mit diesen behördlichen Ermittlungen wurden im zweiten Quartal entsprechende Risikovorsorgen gebildet. Aufgrund des frühen zeitlichen Stadiums der Ermittlungen lassen sich weitere Risiken für die BMW Group im Zusammenhang mit den Verfahren der beiden Behörden gegenwärtig nicht quantifizieren. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Aus Anlass eines Rechtshilfeersuchens der koreanischen Behörden aus dem Jahr 2020 im Zusammenhang mit Undichtigkeiten an Abgasrückführungsmodulen in Fahrzeugen hat die Staatsanwaltschaft München I ein Ermittlungsverfahren eingeleitet und im Juni 2022 Geschäftsräume der BMW Group in München und Steyr durchsucht. Die laufenden Ermittlungen der Behörden bezogen sich zu keinem Zeitpunkt auf den Vorwurf des Einsatzes unzulässiger Abschalteinrichtungen. Dies war auch nicht Gegenstand der im Juni 2022 durchgeföhrten Durchsuchung.

Etwaige Risiken für die BMW Group im Zusammenhang mit dem Verfahren lassen sich gegenwärtig nicht quantifizieren. Zum jetzigen Zeitpunkt können keine weiteren Angaben nach IAS 37.86 gemacht werden.

Sonstige finanzielle Verpflichtungen

Neben Verbindlichkeiten, Rückstellungen und Haftungsverhältnissen bestehen für die BMW Group zum Stichtag folgende Verpflichtungen:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Verpflichtungen zum Erwerb von Sachanlagen	5.758	3.350
Verpflichtungen zum Erwerb von immateriellen Vermögenswerten	1.912	2.190

41 Finanzinstrumente

Die Buchwerte von Finanzinstrumenten sind in der nachfolgenden Darstellung den IFRS 9-Kategorien zugeordnet:

in Mio. €	31.12.2022				31.12.2021			
	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Keiner IFRS-9-Kategorie zugeordnet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Keiner IFRS-9-Kategorie zugeordnet
AKTIVA								
Sonstige Finanzanlagen	-	-	1.003	348	-	-	947	294
Forderungen aus Finanzdienstleistungen	63.808	-	-	21.900	64.795	-	-	22.622
Finanzforderungen								
Derivate								
Cash Flow Hedges	-	-	-	2.046	-	-	-	1.596
Fair Value Hedges	-	-	-	427	-	-	-	1.012
Sonstige Derivate	-	-	1.913	-	-	-	390	-
Wertpapiere und Investmentanteile	-	2.908	530	-	20	3.238	985	-
Ausleihungen an Dritte	26	-	8	-	35	-	23	-
Sonstige*	236	-	-	143	134	-	-	82
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	16.860	-	10	-	15.983	-	26	-
Forderungen aus Lieferungen und Leistungen	4.127	-	-	-	2.261	-	-	-
Sonstige Vermögenswerte								
Forderungen gegen verbundene Unternehmen	1.036	-	-	-	694	-	-	-
Forderungen gegen Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht	50	-	-	-	2.190	-	-	-
Sicherheitsleistungen	454	-	-	-	295	-	-	-
Verbleibende sonstige Vermögenswerte	1.489	-	-	7.603	1.547	-	-	5.517
Summe	88.086	2.908	3.464	32.467	87.954	3.238	2.371	31.123

* Vorjahreszahlen angepasst

in Mio. €

PASSIVA

Finanzverbindlichkeiten

Anleihen

41.084

Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

7.255

Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft

16.511

Commercial Paper

1.712

Asset-Backed-Finanzierungen

18.746

Derivate

Cash Flow Hedges

-

Fair Value Hedges

-

Sonstige Derivate

-

Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen

-

Sonstige

1.063

Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen

14.120

Sonstige Verbindlichkeiten

Verbindlichkeiten gegenüber verbundenen Unternehmen

255

Verbindlichkeiten gegenüber Unternehmen, mit denen ein Beteiligungsverhältnis besteht

51

Verbleibende sonstige Verbindlichkeiten

7.276

Summe**108.073****31.12.2022****31.12.2021**

Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Keiner IFRS-9-Kategorie zugeordnet	Zu fortgeführten Anschaffungskosten	Erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert	Erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert	Keiner IFRS-9-Kategorie zugeordnet
41.084	-	-	-	51.498	-	-	-
7.255	-	-	-	9.079	-	-	-
16.511	-	-	-	16.702	-	-	-
1.712	-	-	-	1.374	-	-	-
18.746	-	-	-	19.362	-	-	-
			1.639	-	-	-	1.006
			3.032	-	-	-	250
		390	-	-	-	619	-
			2.764	-	-	-	2.420
			-	1.153	-	-	-
				10.932	-	-	-
					180	-	-
					2.367	-	-
			19.651	4.856	-	-	15.017
Summe	-	390	27.086	117.503	-	619	18.693

Angaben für zu fortgeföhrten Anschaffungskosten bewertete Finanzinstrumente

Die folgende Tabelle stellt die beizulegenden Zeitwerte sowie die Buchwerte der finanziellen Vermögenswerte und Verbindlichkeiten dar, die zu fortgeföhrten Anschaffungskosten bewertet werden und deren Buchwerte vom beizulegenden Zeitwert abweichen.

Dabei werden die beizulegenden Zeitwerte grundsätzlich mithilfe der Discounted-Cashflow-Methode unter Berücksichtigung des jeweiligen Ausfallrisikos bestimmt. Für die Bestimmung im Rahmen der Discounted-Cashflow-Methode werden die erwarteten künftigen Zahlungsströme mit den aktuell am Markt beobachtbaren Zinskurven abgezinst.

Die Bestimmung der beizulegenden Zeitwerte der Forderungen aus Finanzdienstleistungen basiert auf der Discounted-Cashflow-Methode unter Berücksichtigung des kundenspezifischen Kreditrisikos. Da dieses zum Teil auf Basis interner Informationen

ermittelt wird, sind die Forderungen aus Finanzdienstleistungen in der Levelhierarchie gemäß IFRS 13 dem Level 3 zuzuordnen.

Die beizulegenden Zeitwerte der in der Tabelle dargestellten Finanzforderungen bestehen gegenüber Finanzinstituten und werden ebenfalls mithilfe der Discounted-Cashflow-Methode und unter Berücksichtigung des Ausfallrisikos bestimmt. Da es sich um Finanzinstitute mit ausgezeichneter Bonität handelt, ist das Ausfallrisiko gering und am Markt beobachtbar. Daher sind diese beizulegenden Zeitwerte dem Level 2 zuzuordnen.

Bei den Finanzverbindlichkeiten erfolgt die Berücksichtigung des eigenen Ausfallrisikos anhand der am Markt verfügbaren Credit Default Swaps, sodass diese ebenfalls dem Level 2 zugeordnet werden.

Für alle weiteren hier nicht aufgelisteten zu fortgeföhrten Anschaffungskosten bewerteten Finanzinstrumente entspricht der Buchwert dem beizulegenden Zeitwert, weshalb auf eine gesonderte Darstellung dieser Positionen verzichtet wird.

in Mio. €

Forderungen aus Finanzdienstleistungen – Kreditfinanzierungen
Forderungen aus Finanzdienstleistungen – Finance & Operating Leases
Finanzforderungen – Wertpapiere und Investmentanteile
Finanzverbindlichkeiten
Anleihen
Asset-Backed-Finanzierungen
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten

31.12.2022		31.12.2021	
Beizulegender Zeitwert	Buchwert	Beizulegender Zeitwert	Buchwert
65.237	63.808	67.158	64.795
22.600	21.900	24.675	22.622
–	–	20	20
42.173	41.084	53.022	51.498
18.542	18.746	19.602	19.362
15.939	16.511	16.732	16.702
7.302	7.255	9.177	9.079

Angaben für zum beizulegenden Zeitwert bewertete Finanzinstrumente

Die Buchwerte der zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente werden folgendermaßen in die Bewertungslevel nach IFRS 13 eingestuft:

in Mio. €	31.12.2022			31.12.2021		
	Levelhierarchie nach IFRS 13			Levelhierarchie nach IFRS 13		
	Level 1	Level 2	Level 3	Level 1	Level 2	Level 3
Wertpapiere, Investmentanteile und Sicherheitsleistungen	3.048	390	-	3.675	548	-
Sonstige Finanzanlagen	164	-	839	223	-	724
Zahlungsmitteläquivalente	10	-	-	26	-	-
Ausleihungen an Dritte	-	-	8	-	-	23
Derivate (Aktiva)						
Zinsrisiko	-	2.121	-	-	1.373	-
Währungsrisiko	-	768	-	-	466	-
Rohstoffmarktpreisrisiko	-	1.495	-	-	1.092	67
Sonstige Risiken	-	-	2	-	-	-
Derivate (Passiva)						
Zinsrisiko	-	3.368	-	-	729	-
Währungsrisiko	-	1.174	-	-	1.045	-
Rohstoffmarktpreisrisiko	-	519	-	-	101	-

Umgliederungen zwischen den Bewertungslevels der Fair-Value-Hierarchie erfolgen grundsätzlich zum Ende der jeweiligen Berichtsperiode.

Zum 31. Dezember 2022 wurden Derivate zur Sicherung von Rohstoffmarktpreisrisiken mit beizulegendem Zeitwert in Höhe von 71 Mio. € von Level 3 in Level 2 umgegliedert. Für diese ausgewählten Derivate stehen aufgrund stark verbesserter Marktreife

inzwischen ausreichend am Markt beobachtbare Daten zur Bewertung zur Verfügung. Die Bewertungsmethodik entspricht dabei weiterhin den allgemeinen Bewertungsgrundsätzen von Derivaten im Treasury Management System der BMW Group.

Im Vorjahr wurden Eigenkapitalinstrumente in Höhe von 49 Mio. € von Level 3 in Level 1 umgegliedert, da für die betroffenen Instrumente erstmals quotierte Marktpreise vorlagen.

Zum beizulegenden Zeitwert bilanzierte Finanzinstrumente, die mithilfe von Inputfaktoren bewertet werden, die nicht auf beobachtbaren Marktpreisen basieren, werden dem Level 3 zugeordnet. Die beizulegenden Zeitwerte dieser Finanzinstrumente sind in folgender Tabelle dargestellt:

in Mio. €	Beizulegender Zeitwert 31.12.2022	Beizulegender Zeitwert 31.12.2021
Nicht notierte Eigenkapitalinstrumente	839	724
Wandelanleihen	8	23
Optionen auf Unternehmensanteile	2	-
Derivate	-	67

Bei den dem Level 3 zugeordneten Finanzinstrumenten handelt es sich im Wesentlichen um Investitionen innerhalb eines Private-Equity-Fonds. Die Bewertung der nicht notierten Eigenkapitalinstrumente erfolgt vorwiegend auf dem marktbasierteren Ansatz. Hierfür stellen insbesondere die im Private-Equity-Bereich üblicherweise regelmäßig durchgeföhrten Finanzierungsrunden (ca. alle 12–24 Monate) einen wesentlichen Inputfaktor dar. Zusätzlich liefert der Anlageberater kontinuierlich (mindestens quartalsweise) relevante, investmentsspezifische Informationen an den externen Fondsmanager. Dieser legt anschließend die Bewertung für die zugrunde liegenden einzelnen Gesellschaften in Übereinstimmung mit den Richtlinien für Internationale Private-Equity- und Venture-Capital-Bewertungen (IPEV) fest.

Als Teil der Bewertungsanalyse führt der externe Fondsmanager eine Prüfung der investmentspezifischen Meilensteine durch. Diese beinhaltet unter anderem die Analyse finanzieller, technischer sowie liquiditätsspezifischer Kennzahlen. Anhand dieser Analyse wird geprüft, ob der Preis der letzten Finanzierungsrunde als adäquate Marktbewertung für die oftmals in einer Früh-/Wachstumsphase befindlichen Investments angenommen werden kann. Die zur Meilensteinanalyse herangezogenen Kennzahlen sind abhängig vom Geschäftsmodell des Investments. Als typische technische Kennzahlen werden Lizenz- und Patentvergaben, technische Entwicklungsfortschritte wie Machbarkeitsnachweise und Prototypen, Markteintritte, Kunden- und Nutzerwachstum sowie die Besetzung von Schlüsselpositionen betrachtet. Hinsichtlich finanzieller Kennzahlen werden Umsatz, EBITDA sowie das entsprechende Wachstum oder die Entwicklung der spezifischen Deckungsbeiträge herangezogen. Liquiditätsspezifische Kennzahlen sind Kassenbestände, Cash-Burn-Raten und Aussichten auf zukünftige Finanzierungsrunden.

Da für die Bewertung der Anteile die Preisfestsetzungen aus den Finanzierungsrunden der maßgebliche Inputfaktor sind, führen Erhöhungen beziehungsweise Verringerungen daraus zu einer gleichgerichteten erfolgswirksamen Veränderung des Eigenkapitalinstruments.

Darüber hinaus erfolgt die Bewertung der Eigenkapitalinstrumente außerhalb des Private-Equity-Fonds auf der Grundlage des einkommensbasierten Ansatzes. Hierfür werden die Zahlungsströme auf Basis aktueller Business Cases mit den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten abgezinnt und so wird der beizulegende Zeitwert des Finanzinstruments ermittelt. Die aus einer Anpassung der wesentlichen Inputfaktoren ermittelten Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte sind für die BMW Group von untergeordneter Bedeutung.

Die in Level 3 eingestuften Wandelanleihen werden überwiegend als Instrumente im Vorgriff auf künftige Finanzierungsrunden im Rahmen von Private-Equity-Investitionen genutzt. Die Bewertung erfolgt daher in Übereinstimmung mit den Richtlinien für IPEV.

Die Pflichtwandlungen sind in der Regel so ausgestaltet, dass die Anzahl der zu erhaltenen Anteile vom künftigen Anteilspreis abhängt. Aufgrund der in der Regel kurzen Laufzeiten unterliegen die Papiere nur unwesentlichen Wertschwankungen. Unabhängig davon erfolgt eine regelmäßige Überprüfung der Werthaltigkeit.

Die Optionen auf Unternehmensanteile weisen grundsätzlich einen niedrigen, nahe null liegenden Ausübungspreis auf. Folglich wirken sich Finanzierungsrunden unmittelbar auf den beizulegenden Zeitwert der Optionen aus. Insofern erfolgen die Bewertung sowie die Auswirkung auf die Sensitivität nahezu analog den oben beschriebenen nicht notierten Eigenkapitalinstrumenten.

Aufgrund geringer Marktreife standen in der Vergangenheit keine vollständigen Daten für die Bewertung bestimmter Derivate zur Sicherung von Rohstoffmarktpreisrisiken zur Verfügung. Daher wurden über regelmäßige Banken- und Händlerumfragen Daten erhoben, um die zur Bewertung benötigten Terminkurven zu modellieren. Die für diese Terminkurven ermittelten Veränderungen der beizulegenden Zeitwerte durch eine Verschiebung um +/-10 % hatten für die BMW Group eine untergeordnete Bedeutung.

Die bilanzielle Entwicklung der Level-3-Finanzinstrumente stellt sich wie folgt dar:

in Mio. €	Nicht notierte Eigenkapital-instrumente	Wandelanleihen	Optionen auf Unternehmens-anteile	Derivate	Finanzinstrumente Level 3
1. Januar 2022	724	23	-	67	814
Zugänge	75	-	-	-	75
Abgänge	- 6	- 12	-	- 5	- 23
Im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasste Gewinne (+)/Verluste (-)	-	-	-	7	7
In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Gewinne (+)/Verluste (-)	14	- 4	2	2	14
Unterschiede aus der Währungsumrechnung	32	1	-	-	33
Leveltransfer	-	-	-	- 71	- 71
31. Dezember 2022	839	8	2	-	849

in Mio. €	Nicht notierte Eigenkapital-instrumente	Wandelanleihen	Optionen auf Unternehmens-anteile	Derivate	Finanzinstrumente Level 3
1. Januar 2021	397	22	3	- 5	417
Zugänge	76	24	-	-	100
Abgänge	- 220	- 30	-	- 4	- 254
Im kumulierten übrigen Eigenkapital erfasste Gewinne (+)/Verluste (-)	-	-	-	75	75
In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Gewinne (+)/Verluste (-)	488	5	- 3	1	491
Unterschiede aus der Währungsumrechnung	32	2	-	-	34
Leveltransfer	- 49	-	-	-	- 49
31. Dezember 2021	724	23	-	67	814

In der Gewinn-und-Verlust-Rechnung erfasste Gewinne und Verluste werden im übrigen Finanzergebnis ausgewiesen. Von den im Geschäftsjahr 2022 erfassten Gewinnen und Verlusten sind 14 Mio. € (2021: 352 Mio. €) unrealisiert.

Saldierung von Finanzinstrumenten

Derivative Finanzinstrumente der BMW Group unterliegen rechtlich durchsetzbaren Globalverrechnungsverträgen oder ähnlichen Vereinbarungen. Forderungen und Verbindlichkeiten aus derivativen Finanzinstrumenten werden jedoch aufgrund der Nichterfüllung notwendiger Voraussetzungen nicht saldiert. Eine Saldierung hätte folgende Auswirkung auf die Bilanzwerte der Derivate:

in Mio €			
Bilanzwert wie ausgewiesen			
Bruttowert der Derivate, die im Insolvenzfall aufgerechnet werden könnten			
Barsicherheiten ¹			
Nettowert nach Saldierung			

		31.12.2022			31.12.2021
		Aktiva	Passiva	Aktiva	Passiva
	4.386	5.061		2.998	1.875
	- 2.118	- 2.118		- 1.118	- 1.118
	- 228	- 188		- 26	- 33
	2.040	2.755		1.854	724

¹ Angabe im Vergleich zur Vorjahrestabelle ergänzt

Eine Saldierung finanzieller nicht derivativer Vermögenswerte und Schulden wird nur dann vorgenommen, wenn eine Aufrechnung der Beträge zum gegenwärtigen Zeitpunkt rechtlich durchsetzbar ist und auch die Absicht besteht, tatsächlich zu saldieren. In der BMW Group werden mangels Erfüllung der notwendigen Voraussetzungen daher keine finanziellen Vermögenswerte und Schulden saldiert.

Gewinne und Verluste aus Finanzinstrumenten

Die folgende Tabelle enthält die gemäß IFRS 9 resultierenden Nettogewinne und -verluste von Finanzinstrumenten:

in Mio. €			
Finanzinstrumente erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert			
Finanzinstrumente erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert			
Finanzielle Vermögenswerte zu fortgeführten Anschaffungskosten ²			
Finanzielle Verbindlichkeiten zu fortgeführten Anschaffungskosten ²			

2022	2021
- 154	- 45
1.438	- 35
- 652	- 112
209	- 308

² Vorjahreszahlen angepasst

Die Nettogewinne und -verluste der erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente bestehen aus Marktwertbewertungen von Wertpapieren. Weitere Details werden unter der [Textziffer \[20\]](#) Angaben zur Gesamtergebnisrechnung dargestellt. Die Gesamtzinserträge für erfolgsneutral zum beizulegenden Zeitwert bewertete finanzielle Vermögenswerte betragen 37 Mio. € (2021: 31 Mio. €), die Gesamtzinsaufwendungen 10 Mio. € (2021: 18 Mio. €).

Die Nettogewinne und -verluste der erfolgswirksam zum beizulegenden Zeitwert bewerteten Finanzinstrumente beinhalten im Wesentlichen Ergebnisse aus der Marktwertbewertung von alleinstehenden Derivaten, von Wertpapieren und Investmentanteilen sowie von sonstigen Finanzanlagen.

Die Nettogewinne und -verluste aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten beinhalten im Wesentlichen Währungskursgewinne und -verluste sowie Ergebnisse aus Wertminderungen.

Die Nettogewinne und -verluste aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Verbindlichkeiten beinhalten im Wesentlichen Währungskursgewinne und -verluste.

Die Finanzinstrumente zu fortgeführten Anschaffungskosten unterliegen erfolgswirksamen Wertänderungen aufgrund designierter Sicherungsbeziehungen. Diese Wertänderungen werden weitestgehend von den gegenläufigen Wertänderungen aus den Sicherungsgeschäften kompensiert und aus diesem Grund nicht in den Nettogewinnen und -verlusten ausgewiesen. Die Vorjahreszahlen wurden entsprechend angepasst.

Bei den Gesamtzinserträgen aus zu fortgeführten Anschaffungskosten bewerteten finanziellen Vermögenswerten handelt es sich im Wesentlichen um die Zinserträge aus der Kreditfinanzierung, die in den Umsatzerlösen ausgewiesen werden. Die Gesamtzinsaufwendungen für Finanzinstrumente, die zu fortgeführten Anschaffungskosten bewertet werden, belaufen sich auf 1,7 Mrd. € (2021: 1,6 Mrd. €).

Ausfallrisiko

Adressenausfallrisiken entstehen in der BMW Group dadurch, dass ein Vertragspartner, zum Beispiel ein Kunde oder Händler, seine Vertragsverpflichtungen nicht oder nur teilweise erfüllen kann. Für Informationen zum Management des Ausfallrisikos für Forderungen aus Finanzdienstleistungen wird auf die Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht [Risiken und Chancen](#) verwiesen.

Ungeachtet bestehender Sicherheiten stellt die bilanzierte Höhe der finanziellen Vermögenswerte mit Ausnahme der derivativen Finanzinstrumente grundsätzlich das maximale Ausfallrisiko dar. Darüber hinaus bestehen im Rahmen der Händlerfinanzierung zusätzliche, noch nicht in Anspruch genommene Kreditzusagen, die dieses Ausfallrisiko erhöhen. Das sich daraus ergebende gesamte Ausfallrisiko beläuft sich auf 31.163 Mio. € (2021: 31.508 Mio. €).

Für alle den originären Finanzinstrumenten zugrunde liegenden Leistungsbeziehungen gilt, dass zur Minimierung des Ausfallrisikos in Abhängigkeit von Art und Höhe der jeweiligen Leistung Sicherheiten verlangt, Kreditauskünfte und Referenzen eingeholt oder historische Daten aus der bisherigen Geschäftsbeziehung, insbesondere dem Zahlungsverhalten, genutzt werden.

Für Forderungen aus Lieferungen und Leistungen werden Kunden regelmäßig in Bezug auf deren Kreditrisiko beurteilt. Abhängig von dem Vertragsstatus werden notwendige Maßnahmen, wie beispielsweise Mahnverfahren, rechtzeitig eingeleitet.

Das im Zusammenhang mit Geldanlagen und derivativen Finanzinstrumenten bestehende Kreditrisiko wird minimiert, indem Geschäfte grundsätzlich nur mit Vertragspartnern erstklassiger Bonität abgeschlossen werden.

Im Finanzdienstleistungsgeschäft dienen im Einzelkunden- und Händlerbereich die finanzierten Gegenstände wie beispielsweise Fahrzeuge, Einrichtungen und Immobilien als erstrangige und werthaltige Sicherheiten. Des Weiteren erfolgen Sicherheiten-

stellungen per Sicherungsübereignung, Verpfändung und erstrangigen Grundschulden, die gegebenenfalls um Bürgschaften und Garantien ergänzt werden. Bei zuvor als Sicherheiten gehaltenen Vermögenswerten, die erworben werden, handelt es sich im Wesentlichen um Fahrzeuge. Diese Vermögenswerte sind in der Regel über die Handelsorganisation kurzfristig in Zahlungsmittel umwandelbar. Die Prüfung der Bonität ist ein wesentlicher Bestandteil des Adressenausfallrisikomanagements der BMW Group. Zu diesem Zweck führt die BMW Group eine Beurteilung der Bonität eines jeden Kreditnehmers bei sämtlichen Kredit- und Leasingverträgen durch. Im Rahmen der Kundenfinanzierung erfolgt die Bonitätsbeurteilung über die Integration von validierten Scoringssystemen in den Ankaufsprozess.

Im Bereich der Händlerfinanzierung stellt dies das laufende Kreditmonitoring sowie ein internes Ratingverfahren sicher, das nicht nur die materielle Kreditwürdigkeit, sondern auch qualitative Faktoren, wie zum Beispiel die Zuverlässigkeit der Geschäftsbeziehung bei der Ermittlung der Bonitätseinstufung, berücksichtigt.

Das Ausfallrisiko der Forderungen aus Lieferungen und Leistungen wird im Wesentlichen auf Basis der Informationen zur Überfälligkeit beurteilt. Die Bruttobuchwerte dieser Forderungen verteilen sich gemäß IFRS 9 wie folgt auf die steuerungsrelevanten Überfälligkeitssbänder:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Nicht überfällig	3.871	2.113
1-30 Tage überfällig	208	120
31-60 Tage überfällig	31	12
61-90 Tage überfällig	11	14
Über 90 Tage überfällig	65	34
Gesamt	4.186	2.293

Die Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden entsprechend dem Kreditrisiko konzerninternen Bonitätsstufen zugeordnet. Die Einteilung in Bonitätsstufen erfolgt anhand von Ausfallwahrscheinlichkeiten. Die zugehörigen Bruttobuchwerte gemäß IFRS 9 verteilen sich folgendermaßen:

in Mio. €	31.12.2022						31.12.2021											
	Stufe 1			Stufe 2			Stufe 3			Stufe 1			Stufe 2			Stufe 3		
	Allgemein	Vereinfacht					Gesamt	Erwarteter Kreditverlust		Allgemein	Vereinfacht					Gesamt	Erwarteter Kreditverlust	
Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte mit guter Bonität	71.418	975	446	-	72.839	370	79.639	1.071	374	-	81.084	377						
Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte mit mittlerer Bonität	8.792	3.726	37	-	12.555	841	3.310	2.671	44	-	6.025	517						
Bruttobuchwert der finanziellen Vermögenswerte mit schlechter Bonität	318	1.152	21	968	2.459	934	71	769	13	1.054	1.907	705						
Gesamt	80.528	5.853	504	968	87.853	2.145	83.020	4.511	431	1.054	89.016	1.599						

Für weitere Angaben zum Ausfallrisiko, speziell im Hinblick auf vorgenommene Wertberichtigungen, wird auf die Erläuterungen zu den entsprechenden Forderungen in [Textziffer \[26\]](#) und [\[31\]](#) verwiesen.

Liquiditätsrisiko

Die folgende Tabelle zeigt die Fälligkeitsstruktur der vertraglichen, undiskontierten und erwarteten Zahlungsströme aus finanziellen Verbindlichkeiten:

in Mio. €	31.12.2022				31.12.2021			
	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre	Gesamt
ORIGINÄRE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN								
Anleihen	11.951	24.710	9.496	46.157	13.266	30.071	10.821	54.158
Asset-Backed-Finanzierungen	8.057	11.470	-	19.527	6.964	12.622	-	19.586
Verbindlichkeiten gegenüber Kreditinstituten	4.456	2.594	775	7.825	5.130	3.350	1.027	9.507
Verbindlichkeiten aus dem Einlagengeschäft	13.285	3.337	14	16.636	13.211	3.574	20	16.805
Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen	14.080	40	-	14.120	10.932	-	-	10.932
Verbindlichkeiten aus Leasingverhältnissen	533	1.460	1.094	3.087	483	1.167	990	2.640
Commercial Paper	1.714	-	-	1.714	1.374	-	-	1.374
Übrige Finanzverbindlichkeiten	305	181	202	688	321	116	301	738
DERATIVE FINANZIELLE VERBINDLICHKEITEN								
Mit Bruttoausgleich	1.150	280	-413	1.017	1.434	937	9	2.380
Zahlungsabflüsse	20.537	13.087	319	33.943	29.300	15.117	166	44.583
Zahlungszuflüsse	-19.387	-12.807	-732	-32.926	-27.866	-14.180	-157	-42.203
Mit Nettoausgleich	1.201	1.993	378	3.572	219	216	88	523
Zahlungsabflüsse	1.201	1.993	378	3.572	219	216	88	523
Gesamte finanzielle Verbindlichkeiten	56.732	46.065	11.546	114.343	53.334	52.053	13.256	118.643

Die Zahlungsströme der nicht derivativen Verbindlichkeiten bestehen aus den Tilgungszahlungen und den entsprechenden Zinsen. In der Position Derivate sind ausschließlich Zahlungsströme aus den Derivaten enthalten, die zum Bilanzstichtag einen negativen Marktwert aufweisen. Dabei kann sich bei Derivaten mit negativem Marktwert aufgrund unterschiedlicher Zinskurven ein in Summe positiver Zahlungsstrom ergeben. Zudem hat die BMW Group zum 31. Dezember 2022 kurzfristig abrufbare

Kreditzusagen in Höhe von 16.044 Mio. € (2021: 18.334 Mio. €) im Rahmen der Händlerfinanzierung gewährt, die zu diesem Zeitpunkt nicht in Anspruch genommen wurden.

Zur Gewährleistung der jederzeitigen Zahlungsfähigkeit erfolgt die Steuerung und Überwachung der Liquiditätssituation im Rahmen einer rollierenden Kapitalbedarfsplanung.

Der daraus resultierende Kapitalbedarf wird zur Risikominimierung überwiegend durch fristenkongruente Finanzierung und in Abhängigkeit von einer dynamischen Zielverbindlichkeitenstruktur über verschiedene Instrumente an den weltweiten Finanzmärkten abgedeckt.

Darüber hinaus steht der BMW Group zur weiteren Risikominierung eine durch ein internationales Bankenkonsortium zusätzliche syndizierte Kreditlinie in Höhe von 8 Mrd. € (2021: 8 Mrd. €) zur Verfügung. Konzerninterne Zahlungsstromschwankungen werden durch ein tägliches Cash-Pooling ausgeglichen. Für weitere Angaben wird auf die Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Marktrisiken

Die wesentlichen Marktrisiken, denen die BMW Group ausgesetzt ist, sind die Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffmarktpreisrisiken.

Eine Absicherung gegen die genannten Risiken ergibt sich zunächst aufgrund natürlich geschlossener Positionen, bei denen sich die Werte oder die Zahlungsströme originärer Finanzinstrumente zeitlich und betragsmäßig ausgleichen (Netting). Die nach dem Netting verbleibenden Risiken werden durch den Einsatz handelsüblicher derivativer Finanzinstrumente reduziert.

Die Währungs-, Zinsänderungs- und Rohstoffmarktpreisrisiken der BMW Group werden zentral gesteuert.

Für weitere Angaben wird auf die Ausführungen im zusammengefassten Lagebericht [Risiken und Chancen](#) verwiesen.

Währungsrisiko

Die BMW Group schließt als weltweit tätiger Konzern Geschäfte in verschiedenen Währungen ab, woraus sich Währungsrisiken ergeben. Zur Absicherung der Währungsrisiken bestehen zum 31. Dezember 2022 derivative Finanzinstrumente, insbesondere in Form von Devisentermingeschäften und Devisenswaps.

Im Rahmen der Umsetzung der Risikomanagementstrategie wird in regelmäßigen Abständen entschieden, in welchem Umfang die Risikopositionen abgesichert werden. Die wirtschaftliche Beziehung zwischen den Grund- und Sicherungsgeschäften ist im Wesentlichen darin begründet, dass die Grund- und die dazugehörigen Sicherungsgeschäfte in gleichen Währungen denomi-

nieren sind und gleiche Laufzeiten aufweisen. Die Absicherung erfolgt in einem konstanten Verhältnis von eins zu eins zwischen Sicherungsgeschäft und Risikoposition.

Mögliche Ursachen der Unwirksamkeit der Sicherungsbeziehungen werden ausschließlich im Kreditrisiko der Kontrahenten gesehen. Durch die etablierten Prozesse im Kreditrisikomanagement ist eine hieraus resultierende Unwirksamkeit jedoch nicht zu erwarten.

Zur Messung der Währungsrisiken verwendet die BMW Group ein Cashflow-at-Risk-Modell. Die Analyse des Währungsrisikos basiert auf den geplanten Fremdwährungstransaktionen, den sogenannten Exposures, die sowohl Einzahlungsüberschüsse als auch Auszahlungsüberschüsse in Fremdwährung darstellen können. Das Währungsexposure stellt sich zum Bilanzstichtag für das jeweils darauffolgende Geschäftsjahr wie folgt dar, wobei Einzelwährungsexposures ihrem Absolutwert nach addiert werden:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Währungsexposure	43.179	38.134

Das Währungsexposure beinhaltet Shortpositionen in Höhe von 3.604 Mio. € (2021: 2.715 Mio. €). Des Weiteren bestand neben den berichteten Exposures in 2021 eine Währungsrisikoposition aus der Kaufpreisforderung für die Erhöhung des Anteils an BMW Brilliance in Höhe von umgerechnet 3.857 Mio. €. Die Transaktion wurde im Februar 2022 vollzogen. Nähere Informationen hierzu sind unter [Textziffer \[3\] Anteilserhöhung BMW Brilliance Automotive Ltd.](#) zu finden.

Diesem Exposure stehen alle getätigten Absicherungen gegenüber. Der per saldo verbleibende Netto-Cashflow stellt die noch offene Risikoposition dar. Im verwendeten Cashflow-at-Risk-Ansatz werden die Auswirkungen möglicher Währungsschwankungen auf die operativen Cashflows anhand von Wahrscheinlichkeitsverteilungen dargestellt. Dabei dienen die Volatilitäten

und Korrelationen als wesentliche Inputfaktoren zur Schätzung der jeweiligen Wahrscheinlichkeitsverteilung.

Die potenziellen negativen Effekte auf das Ergebnis werden pro Währung auf Basis der jeweiligen aktuellen Kurse und Exposures mit einem Konfidenzniveau von 95 % für das darauffolgende Geschäftsjahr zum Stichtag ermittelt. Bei der Aggregation der Risiken werden Korrelationen zwischen den einzelnen Währungen risikomindernd berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Cashflow-at-Risk-Ansatz ermittelten möglichen negativen Effekte für die BMW Group aufgrund negativer Wechselkursbewegungen für das darauf folgende Geschäftsjahr:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Cashflow at Risk	530	564

Zinsrisiko

Zinsänderungsrisiken entstehen durch Geldaufnahmen und Geldanlagen mit unterschiedlichen Zinsbindungsfristen und unterschiedlichen Laufzeiten. Dem Zinsänderungsrisiko unterliegen bei der BMW Group sämtliche verzinslichen Positionen und können damit sowohl die Aktiv- als auch die Passivseite betreffen.

Der Marktwert der Zinsportfolios stellt sich zum Bilanzstichtag wie folgt dar:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Marktwert Zinsportfolios	73.954	63.835

Das Zinsrisiko wird durch den Einsatz von Zinsderivaten gesteuert. Im Rahmen der Umsetzung der Risikomanagementstrategie werden die Zinsrisiken in regelmäßigen Abständen überwacht und gesteuert. Die zur Sicherung eingesetzten Zinssicherungskontrakte enthalten im Wesentlichen Swapgeschäfte, die – sofern Hedge Accounting angewendet wird – als Fair Value Hedges bilanziert sind. Die wirtschaftliche Beziehung zwischen den Grund- und Sicherungsgeschäften ist darin begründet, dass die wesentlichen Parameter der Grund- und Sicherungsgeschäfte, wie zum Beispiel Startdatum, Laufzeit oder Währung übereinstimmen. Die Absicherung erfolgt in einem konstanten Verhältnis von eins zu eins zwischen Sicherungsgeschäft und Risikoposition.

Durch den Ausschluss des eigenen Kreditrisikos aus der Sicherungsbeziehung sind lediglich geringe Unwirksamkeiten zu erwarten.

Für ausgewählte festverzinsliche Vermögenswerte wird ein Teil der Zinsänderungsrisiken auf Portfoliobasis gesichert. Als Sicherungsinstrumente dienen hierbei Swaps. Die Hedge-Beziehungen werden monatlich zu jedem Berichtsstichtag beendet und neu designiert. Hierdurch wird dem sich ständig verändernden Bestand des Portfolios Rechnung getragen.

Aufgrund der Reform und Ablösung von bestimmten Referenzzinssätzen erfolgten teilweise Umstellungen von Sicherungsbeziehungen der BMW Group.

Der Übergang zu den neu geschaffenen beziehungsweise überarbeiteten Referenzzinssätzen wird im Rahmen eines multidisziplinären Projekts gesteuert, überwacht und im Hinblick auf Auswirkungen auf das Risikomanagement bewertet. In dem Umstellungsprojekt werden laufend die regulatorischen Entwicklungen beobachtet sowie notwendige Änderungen an Systemen, Prozessen, Risiko- und Bewertungsmodellen veranlasst und der Umgang mit den damit verbundenen bilanziellen Auswirkungen wird geklärt.

Aufgrund der Reform und Ablösung von bestimmten Referenzzinssätzen erfolgten Umstellungen von Fair-Value-Sicherungsbeziehungen der BMW Group. Den betroffenen Fair-Value-Sicherungsbeziehungen der BMW Group liegen im Wesentlichen die Referenzzinssätze der Währungen GBP, USD sowie JPY zugrunde. Alle Fair-Value-Sicherungsbeziehungen, in denen LIBOR als gesichertes Risiko designiert war, wurden zum 31. Dezember 2021 umgestellt. Der zugrunde liegende GBP LIBOR wurde durch SONIA ersetzt. Der zugrunde liegende JPY LIBOR wurde durch TONA ersetzt. Der zugrunde liegende USD LIBOR wurde durch SOFR ersetzt. Die BMW Group sieht weiterhin den wirtschaftlichen Zusammenhang und damit wurde die Bilanzierung als Fair-Value-Sicherungsbeziehungen fortgesetzt.

Für USD LIBOR, CAD CDOR bestehen weiterhin Unsicherheiten im Hinblick auf den genauen Zeitpunkt oder die genaue Art der Änderungen. Der Nominalbetrag der nicht derivativen finanziellen Verbindlichkeiten, die zum 31. Dezember 2022 noch nicht auf einen alternativen Zinssatz umgestellt wurden, beträgt 654 Mio. € (davon USD LIBOR 412 Mio. € und CAD CDOR 242 Mio. €). Der Nominalbetrag der Finanzderivate, die zum 31. Dezember 2021 noch nicht auf einen alternativen Zinssatz umgestellt wurden, betrugen 100 Mio. € (PLN WIBOR 100 Mio. €).

Die BMW Group verwendet konzernweit zur internen Berichterstattung und zum Management des Zinsrisikos einen Value-at-Risk-Ansatz.

Dieser basiert auf einer historischen Simulation, bei der die potenziellen künftigen Marktwertverluste der Zinsportfolios gegenüber dem Erwartungswert auf Basis einer Haltestdauer von 250 Tagen und eines Konfidenzniveaus von 99,98 % konzernweit gemessen werden. Bei dieser Aggregation werden risikomindernde Effekte identifiziert, die auf Korrelationen zwischen den einzelnen Portfolios zurückzuführen sind.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Value-at-Risk-Ansatz ermittelten möglichen Marktwertschwankungen gegenüber dem Erwartungswert für die zinssensitiven Positionen der BMW Group:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Value at Risk	2.097	1.237

Rohstoffmarktpreisrisiko

Die BMW Group ist Rohstoffmarktpreisrisiken ausgesetzt. Zur Absicherung dieser Risiken werden im Wesentlichen Rohstofftermingeschäfte eingesetzt. Im Rahmen der Umsetzung der Risikomanagementstrategie wird in regelmäßigen Abständen entschieden, in welchem Umfang die Risikopositionen abgesichert werden, und die entsprechenden Sicherungsquoten werden definiert. Die Absicherung erfolgt in einem konstanten Verhältnis von eins zu eins zwischen Sicherungsgeschäft und Risikoposition.

Mögliche Ursachen der Unwirksamkeit der Sicherungsbeziehungen werden ausschließlich im Kreditrisiko der Kontrahenten gesehen. Durch die etablierten Prozesse im Kreditrisikomanagement ist eine hieraus resultierende Unwirksamkeit jedoch nicht zu erwarten.

Die wirtschaftliche Beziehung zwischen den Grund- und Sicherungsgeschäften ist im Wesentlichen darin begründet, dass die Grund- und die dazugehörigen Sicherungsgeschäfte jeweils die gleiche Basis und Laufzeit innehaben. Im Rahmen der Absicherung des Rohstoffmarktpreisrisikos wird ausschließlich der an den Rohstoffmarktpreis indizierte Materialzuschlag abgesichert, der in den Kaufverträgen von Fahrzeugkomponenten spezifiziert wird. Der Anteil der abgesicherten Risikokomponente am gesamten beizulegenden Zeitwert hängt von einzelnen Typen der Fahrzeugkomponenten ab. Andere Preiskomponenten des Vertrags werden aus den Sicherungsbeziehungen ausgeschlossen, da für diese Komponenten keine effektiven Sicherungsgeschäfte existieren.

Die Ausgangsbasis für die Analyse des Rohstoffmarktpreisrisikos sind die geplanten Einkäufe von Rohstoffen oder Komponenten mit Rohstoffinhalten, das sogenannte Exposure. Es beträgt zum Bilanzstichtag für das jeweils darauffolgende Geschäftsjahr:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Rohstoffexposure	10.153	6.872

Gegen dieses Exposure werden alle getätigten Absicherungen gestellt. Der per saldo verbleibende Netto-Cashflow stellt die noch offene Risikoposition dar. Im verwendeten Cashflow-at-Risk-Ansatz werden die Auswirkungen möglicher Rohstoffmarktpreisschwankungen auf die operativen Cashflows anhand von Wahrscheinlichkeitsverteilungen dargestellt. Dabei dienen die Volatilitäten und Korrelationen als Inputfaktoren zur Schätzung der jeweiligen Wahrscheinlichkeitsverteilung.

Die potenziellen negativen Effekte auf das Ergebnis werden pro Rohstoffart auf Basis der jeweiligen aktuellen Preise und des Exposures mit einem Konfidenzniveau von 95 % für das darauf folgende Geschäftsjahr zum Stichtag ermittelt. Bei der Aggregation der Risiken werden Korrelationen zwischen den einzelnen Rohstoffarten risikomindernd berücksichtigt.

Die nachfolgende Tabelle zeigt die mit dem Cashflow-at-Risk-Ansatz ermittelten möglichen Materialkosteneffekte für die BMW Group aufgrund von Rohstoffmarktpreisschwankungen über alle Rohstoffarten. Das zum Bilanzstichtag bestehende Risiko für das jeweils darauffolgende Geschäftsjahr beträgt:

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021
Cashflow at Risk	1.115	597

Angaben zu Sicherungsmaßnahmen

Die folgenden Angaben zu den Sicherungsmaßnahmen beinhaltet Derivate vollkonsolidierter Gesellschaften, die als Sicherungsinstrument designiert sind. Die Darstellung erfolgt vor Berücksichtigung latenter Steuern und enthält zusätzliche Effekte aus der Anwendung der modifizierten Stichtagsmethode.

Die Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente setzen sich wie folgt zusammen:

in Mio. €	31.12.2022		
	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre
Währungsrisiko	22.649	21.392	-
Zinsrisiko	9.639	21.114	9.949
Rohstoffmarktpreisrisiko	3.537	5.936	-
Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente	35.825	48.442	9.949

in Mio. €	31.12.2021		
	Restlaufzeit bis ein Jahr	Restlaufzeit über ein bis fünf Jahre	Restlaufzeit über fünf Jahre
Währungsrisiko	21.670	11.996	-
Zinsrisiko	9.474	25.145	11.251
Rohstoffmarktpreisrisiko	2.669	2.442	-
Nominalbeträge der Sicherungsinstrumente	33.813	39.583	11.251

Folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Sicherungskurse der bei der BMW Group zur Sicherung wesentlicher Währungsrisikopositionen eingesetzten Finanzinstrumente:

Währungsrisiken	31.12.2022	31.12.2021
EUR/CNY	7,54	7,99
EUR/GBP	0,87	0,87
EUR/KRW	1.354,27	1.341,73

Durch die Integration von BMW Brilliance erhöht sich die Gewichtung des CNY im BMW Group Portfolio. Gegenüber den Vorjahren entfallen USD und JPY als wesentliche Währungsrisikopositionen.

Folgende Tabelle zeigt die durchschnittlichen Sicherungskurse der bei der BMW Group zur Sicherung wesentlicher Rohstoffrisikopositionen eingesetzten Finanzinstrumente:

Rohstoffmarktpreisrisiken	31.12.2022	31.12.2021
Aluminium (EUR/t)	2.313	1.730
Kupfer (EUR/t)	7.120	5.389
Nickel (EUR/t)	17.309	14.475
Palladium (EUR/oz)	1.958	1.822

Durch die Konzentration auf wesentliche Rohstoffrisikopositionen entfällt gegenüber den Vorjahren die Nennung von Platin.

Auf Angaben zu durchschnittlichen Zinssicherungskursen wird verzichtet, da mit Zinsderivaten, die als Sicherungsinstrument designiert sind, ausschließlich der beizulegende Zeitwert abgesichert wird. Folglich entsprechen die Sicherungskurse dem jeweils aktuellen Marktzinsniveau.

Die hierbei verwendeten Absicherungen beziehen sich vorwiegend auf variable Zinskurven in den Währungsräumen Euro, US-Dollar und britisches Pfund.

Die folgende Tabelle enthält Informationen zu Nominalbeträgen, Buchwerten und Marktwertveränderungen der als Sicherungsinstrumente designierten Geschäfte:

in Mio. €

Cash Flow Hedges

Währungsrisiko

Rohstoffmarktpreisrisiko

Fair Value Hedges

Zinsrisiko

	31.12.2022				31.12.2021			
	Buchwerte				Buchwerte			
	Nominalbetrag	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Wertänderung designierte Komponente	Nominalbetrag	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Wertänderung designierte Komponente
Cash Flow Hedges								
Währungsrisiko	44.041	552	1.119	885	33.666	437	905	- 795
Rohstoffmarktpreisrisiko	9.473	1.494	520	3.178	5.111	1.159	101	820
Fair Value Hedges								
Zinsrisiko	52.744	427	3.032	- 3.685	57.920	1.012	250	- 1.138

Die folgende Tabelle fasst wesentliche Informationen über die Grundgeschäfte pro Risikoart sowie die Salden der designierten Komponenten im kumulierten übrigen Eigenkapital zusammen:

in Mio. €

Cash Flow Hedges

Währungsrisiko

Rohstoffmarktpreisrisiko

Fair Value Hedges

Zinsrisiko

	31.12.2022				31.12.2021			
	Buchwerte				Buchwerte			
	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Wertänderung Grundgeschäfte	Salden im kumulierten übrigen Eigenkapital	Wertänderung Grundgeschäfte	Vermögenswerte	Verbindlichkeiten	Salden im kumulierten übrigen Eigenkapital
Cash Flow Hedges								
Währungsrisiko	-	-	- 885	2.026	-	-	-	795
Rohstoffmarktpreisrisiko	-	-	- 3.178	662	-	-	-	- 820
Fair Value Hedges								
Zinsrisiko	10.979	46.617	3.690	-	-	10.611	56.985	1.141

Der kumulierte Betrag sicherungsbedingter Anpassungen aus dem beizulegenden Zeitwert beträgt bei Vermögenswerten - 283 Mio. € (2021: - 9 Mio. €) und bei Verbindlichkeiten 2.880 Mio. € (2021: 577 Mio. €).

Aus den Sicherungsbeziehungen ergeben sich die folgenden Effekte:

in Mio. €

Cash Flow Hedges

Währungsrisiko

Rohstoffmarktpreisrisiko

Fair Value Hedges

Zinsrisiko

	2022			2021		
	Veränderung der designierten Komponente im sonstigen Ergebnis	Veränderung der Sicherungskosten im sonstigen Ergebnis	Erfolgswirksam erfasste Ineffektivität der Absicherung	Veränderung der designierten Komponente im sonstigen Ergebnis	Veränderung der Sicherungskosten im sonstigen Ergebnis	Erfolgswirksam erfasste Ineffektivität der Absicherung
Cash Flow Hedges						
Währungsrisiko	2.300	- 1.539	-	- 806	55	-
Rohstoffmarktpreisrisiko	- 395	-	-	547	-	-
Fair Value Hedges						
Zinsrisiko	-	- 18	5	-	17	3

Es ergibt sich die folgende Veränderung der designierten Komponente sowie der Sicherungskosten im kumulierten übrigen Eigenkapital:

in Mio. €

Anfangsbestand zum 1. Januar

Wertänderung der Berichtsperiode

Umgliederung in Gewinn oder Verlust

für laufende Sicherungsbeziehungen

für beendete Sicherungsbeziehungen

Umgliederung in die Anschaffungskosten der Vorräte

Endbestand zum 31. Dezember

	2022				2021			
	Währungsrisiko		Rohstoffmarktpreisrisiko		Währungsrisiko		Rohstoffmarktpreisrisiko	
	Designierte Komponente	Sicherungskosten	Designierte Komponente	Sicherungskosten	Designierte Komponente	Sicherungskosten	Designierte Komponente	Sicherungskosten
Anfangsbestand zum 1. Januar	- 274	- 244	15	1.057	-	532	- 299	- 2
Wertänderung der Berichtsperiode	1.832	- 2.281	- 18	517	-	- 795	- 307	20
Umgliederung in Gewinn oder Verlust								
für laufende Sicherungsbeziehungen	578	739	-	-	- 4	355	- 3	-
für beendete Sicherungsbeziehungen	- 110	3	-	- 17	-	- 7	7	-
Umgliederung in die Anschaffungskosten der Vorräte	-	-	-	- 895	-	-	-	- 273
Endbestand zum 31. Dezember	2.026	- 1.783	- 3	662	-	- 274	- 244	15 1.057

42 Beziehungen zu nahestehenden Personen und Unternehmen

Folgende Personen und Unternehmen sind nahestehende Personen nach IAS 24:

- Herr Stefan Quandt und Frau Susanne Klatten sowie deren beherrschte Gesellschaften
- der Vorstand und der Aufsichtsrat der BMW Group
- assoziierte Unternehmen, Joint Ventures und verbundene, nicht konsolidierte Tochtergesellschaften sowie der BMW Trust und die BMW Foundation Herbert Quandt

Die Transaktionen der Konzernunternehmen mit nahestehenden Personen sind ausnahmslos der gewöhnlichen Geschäftstätigkeit der jeweils beteiligten Parteien zuzurechnen und wurden zu marktüblichen Bedingungen, d.h. Bedingungen, die auch anderen Fremdfertigern gewährt werden, abgeschlossen.

Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden durch Gesellschaften der BMW Group im Geschäftsjahr 2022 weder Kredite oder Vorschüsse gewährt noch wurden zu ihren Gunsten Haftungsverhältnisse eingegangen. Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr mit Gesellschaften der BMW Group Verträge über den Kauf von Fahrzeugen und Fahrzeugservices (Wartungs- und Reparaturarbeiten) zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen.

Herr Stefan Quandt, Deutschland, ist Aktionär und stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats der BMW AG. Er ist darüber hinaus alleiniger Gesellschafter und Vorsitzender des Aufsichtsrats der DELTON Health AG, Bad Homburg v.d.H., und der DELTON Technology SE, Bad Homburg v.d.H., sowie alleiniger Gesellschafter der DELTON Logistics S.à r.l., Grevenmacher.

Die DELTON Logistics S.à r.l. hat über ihre Tochtergesellschaften im Geschäftsjahr 2022 für die BMW Group Dienstleistungen im Bereich der Logistik erbracht. Außerdem haben die Unternehmen der von Herrn Quandt gehaltenen DELTON-Beteiligungsgesellschaften von der BMW Group Fahrzeuge im Wege des Leasings erhalten.

Des Weiteren ist Herr Stefan Quandt, Deutschland, mittelbarer Mehrheitsgesellschafter der SOLARWATT GmbH, Dresden. Zwischen der BMW Group und der SOLARWATT GmbH, Dresden, besteht eine Kooperation im Rahmen der Elektromobilität. Hierbei steht die Vermittlung von Photovoltaik-Komplettlösungen für Carports und Dachanlagen an Kunden von BMW i Modellen im Mittelpunkt. Zusätzlich erhält die SOLARWATT GmbH im Rahmen eines Lieferprojekts Batteriezellen und deren Komponenten für die Anwendung im Bereich modularer Heimspeicher. Im Geschäftsjahr 2022 hat die SOLARWATT GmbH, Dresden, neben oben beschriebenen Warenlieferungen auch Fahrzeuge von der BMW Group im Wege des Leasings bezogen.

Frau Susanne Klatten, Deutschland, ist Aktionärin und Mitglied des Aufsichtsrats der BMW AG sowie Aktionärin und stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats der ALTANA AG, Wesel. Die ALTANA AG, Wesel, hat im Geschäftsjahr 2022 von der BMW Group Fahrzeuge vorwiegend im Wege des Leasings erhalten.

Des Weiteren ist Frau Susanne Klatten, Deutschland, alleinige Gesellschafterin und Vorsitzende des Aufsichtsrats der UnternehmerTUM GmbH, Garching. Im Geschäftsjahr 2022 hat die BMW Group Leistungen von der UnternehmerTUM GmbH, Garching, vorwiegend in Form von Beratungsdienstleistungen und Werkstattleistungen bezogen.

Die wesentlichen Transaktionen aus Sicht der Konzernunternehmen mit oben genannten Gesellschaften weisen folgende Umfänge auf:

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
in T€	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
DELTON Health AG (ehem. DELTON AG)	2.058	1.821	-	-	15	-	-	-
DELTON Logistics S.à r.l.	768	1.090	19.667	19.450	7	65	1.004	3.362
SOLARWATT GmbH	16.282	8.827	33	49	349	1.369	11	-
ALTANA AG	2.740	2.572	794	251	361	315	108	49
UnternehmerTUM GmbH	-	-	3.215	809	-	-	29	337

Wie bereits in [Textziffer \[3\]](#) ausführlich beschrieben wird BMW Brilliance seit 11. Februar 2022 als Tochterunternehmen im Konzernabschluss der BMW Group vollkonsolidiert. Der nachfolgenden Tabelle sind die Transaktionen von BMW Brilliance mit den Konzernunternehmen bis zum Tag der Erstkonsolidierung zu entnehmen:

	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
in Mio. €	1. Januar bis 10. Februar 2022	2021	1. Januar bis 10. Februar 2022	2021	2022	2021	2022	2021
BMW Brilliance Automotive Ltd.	1.330	11.500	106	1.030	-	2.158	-	2.345

An BMW Brilliance werden im Wesentlichen Fahrzeugkomponenten zur Weiterverarbeitung verkauft. Empfangene Leistungen sind im Wesentlichen Fahrzeuge und Dienstleistungen.

Insgesamt wurden an weitere Joint Ventures und assozierte Unternehmen folgende Lieferungen und Leistungen erbracht beziehungsweise empfangen:

in Mio. €	Erbrachte Lieferungen und Leistungen		Empfangene Lieferungen und Leistungen		Forderungen 31. Dezember		Verbindlichkeiten 31. Dezember	
	2022	2021	2022	2021*	2022	2021*	2022	2021*
Weitere Joint Ventures und assozierte Unternehmen	4	27	63	71	-	-	17	13

* Vorjahreszahlen angepasst

Aus den Transaktionen mit nicht konsolidierten Gesellschaften bestehen Forderungen gegenüber der BMW Manufacturing Hungary Kft. Des Weiteren wurden Forderungen gegenüber einer nicht konsolidierten russischen Tochtergesellschaft vollständig wertberichtet.

Der BMW Trust verwaltet treuhänderisch das Fondsvermögen zur Sicherung der Pensionsverpflichtungen in Deutschland und ist dadurch eine nahestehende Person der BMW Group nach IAS 24. Der Verein besitzt kein eigenes Vermögen. Er hat im laufenden Geschäftsjahr weder Einnahmen erzielt noch Ausgaben getätigt. Die BMW AG trägt in unwesentlichem Umfang Aufwendungen und erbringt Serviceleistungen für den BMW Trust.

Die BMW Foundation Herbert Quandt, München, ist eine unabhängige Stiftung und aufgrund des maßgeblichen Einflusses der BMW Group eine nahestehende Person nach IAS 24. Im Geschäftsjahr 2022 leistete die BMW Group Spenden in Höhe von 5,9 Mio. € (2021: 5,9 Mio. €) an die BMW Foundation Herbert Quandt. Darüber hinaus liegen keine wesentlichen Transaktionen vor.

43 Aktienbasierte Vergütung

Die BMW Group verfügt über drei aktienbasierte Programme: Eines für berechtigte Mitarbeiter, eines für berechtigte Bereichsleiter und eines für die Mitglieder des Vorstands.

Mitarbeiteraktienprogramm

Im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms wurden im Geschäftsjahr 2022 Vorzugsaktien ohne Stimmrecht der BMW AG an berechtigte Mitarbeiter der BMW Group zu vergünstigten Konditionen gewährt (zu Anzahl und Kurs der ausgegebenen Vorzugsaktien siehe [Textziffer \[32\]](#) Eigenkapital). Teilnehmer des Programms konnten nach ihrer Wahl Pakete von 10, 20, 35, 50 oder 65 Vorzugsaktien (2021: 10, 20, 30, 40 oder 90) mit einem Abschlag von jeweils 16,00 € (2021: 13,50 €) je Aktie gegenüber dem Börsenkurs (durchschnittlicher Schlusskurs im Xetra-Handel im Zeitraum vom 1. November bis 4. November 2022: 75,06 €) erwerben. An dem Programm konnten Mitarbeiter teilnehmen, die in einem gegenwärtigen Arbeitsverhältnis zur BMW AG oder einer inländischen 100 % igen Beteiligungsgesellschaft der BMW AG stehen, sofern die Geschäftsführung der Beteiligungsgesellschaft die Teilnahme an dem Programm beschlossen hat. Das Arbeitsverhältnis musste zum Zeitpunkt der Bekanntgabe des Programms mindestens ein Jahr ununterbrochen bestanden haben und bis zur Übertragung der Vorzugsaktien fortbestehen.

Die im Rahmen des Mitarbeiteraktienprogramms erworbenen Vorzugsaktien unterliegen einer Sperrfrist von vier Jahren, gerechnet vom 1. Januar des Jahres, in dem die Vorzugsaktien erworben wurden.

Im Berichtsjahr wurden insgesamt 1.439.975 (2021: 1.718.070) Vorzugsaktien an die Mitarbeiter weitergegeben. Davon stammten 1.439.975 (2021: 1.715.000) aus dem Genehmigten Kapital 2019. Über eine Fortsetzung des Programms entscheidet der Vorstand der BMW AG jährlich neu.

Zum 31. Dezember 2022 erfasste die BMW Group einen Personalaufwand aus dem Mitarbeiteraktienprogramm in Höhe des Unterschiedsbetrags zwischen dem Marktpreis und dem vergünstigten Preis der von Mitarbeitern gekauften Vorzugsaktien in Höhe von 23 Mio. € (2021: 23 Mio. €).

Bereichsleiter- und Vorstandsprogramm

Sowohl das im Berichtsjahr gültige aktienbasierte Vergütungsprogramm für die Mitglieder des Vorstands als auch das aktienbasierte Vergütungsprogramm für teilnahmeberechtigte Bereichsleiter soll im Sinne einer nachhaltigen Unternehmensführung langfristiges unternehmerisches Handeln honorieren.

Die Mitglieder des Vorstands und teilnahmeberechtigte Bereichsleiter erhalten einen zweckgebundenen Barbetrag (Eigeninvestmentbarbetrag), der nach Abzug von Steuern und Abgaben in Stammaktien der BMW AG zu investieren ist. Die Höhe hängt von der Erreichung bestimmter finanzieller und nichtfinanzieller Ziele im abgelaufenen Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) ab.

Die Auszahlung des Eigeninvestmentbarbetrags erfolgt nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Geschäftsjahrs vorgelegt wird. Der Erwerb der Stammaktien erfolgt unmittelbar nach der Auszahlung des Eigeninvestmentbarbetrags. Ab Zeitpunkt des Kaufs unterliegen die erworbenen Stammaktien einer Haltepflicht über vier Jahre. Der Zielbetrag für den Eigeninvestmentbarbetrag setzt sich jeweils zur Hälfte aus der RoCE-Komponente und der Komponente strategische Fokusziele zusammen. Für die RoCE-Komponente wird ein RoCE-Faktor ermittelt, der von dem im Gewährungsjahr erreichten RoCE im Segment Automobile abhängt. Für die Komponente strategische Fokusziele werden vor Beginn des Geschäftsjahrs mindestens zwei strategische Fokusziele definiert. Für den RoCE im Segment Automobile und jedes strategische Fokusziel werden Mindest-, Ziel- und Maximalwerte festgelegt und Faktoren zugeordnet. Nach Abschluss des Geschäftsjahres werden auf Basis der Zielerreichung die jeweiligen Faktoren ermittelt.

Bis einschließlich 2020 erhielten die Vorstandsmitglieder eine zweckgebundene Barvergütung (Investkomponente) in Höhe von 45 % des Bruttobetrags der Tantieme, die nach Abzug von Steuern und Abgaben in Stammaktien der Gesellschaft investiert werden musste (bis einschließlich 2017 betrug die Investkomponente 20 % der Gesamtantieme nach Steuern, die die Mitglieder des Vorstands zuzüglich Steuern und Sozialausgaben als zusätzliche Barvergütung erhalten haben), ebenfalls verbunden mit einer vierjährigen Halteverpflichtung, nach deren Ablauf das Vorstandsmitglied für jeweils drei gehaltene Stammaktien nach Wahl der BMW AG eine zusätzliche Stammaktie der Gesellschaft oder alternativ den Gegenwert in Geld erhielt (Matching-Komponente).

Für den Fall des Todes und der Invalidität bestehen Sonderregelungen über die vorzeitige Fälligkeit von aktienbasierten Vergütungskomponenten (Matching-Komponente) auf Basis der Zielbeträge und zum Entfall der Haltefrist für Stammaktien, die mit aktienbasierten Vergütungskomponenten erworben wurden. Soweit der Dienstvertrag vorzeitig beendet wird und der Gesellschaft ein außerordentliches Kündigungsrecht zusteht oder das Vorstandsmandat ohne Einvernehmen mit der Gesellschaft niedergelegt wird, verfallen die Ansprüche auf noch nicht ausgezahlte Beträge aus aktienbasierter Vergütung (Matching-Komponente), ein Eigeninvestmentbarbetrag wird auf Basis des Zielbetrags abgerechnet.

Bis einschließlich 2021 verpflichteten sich teilnahmeberechtigte Bereichsleiter, einen Betrag in Höhe von 26 % ihrer Ergebnistantieme in Stammaktien der BMW AG zu investieren und die erworbenen Aktien vier Jahre zu halten. Für die Investverpflichtung gewährte die BMW AG einen Betrag in Höhe von 100 % des Investmentbetrags als Nettozuschuss.

Nach Erfüllung der vierjährigen Halteverpflichtung erhalten die Teilnehmer für je drei gehaltene Stammaktien nach Wahl der Gesellschaft eine zusätzliche Stammaktie oder den Gegenwert in Geld.

Die zum Bilanzstichtag amtierenden Vorstandsmitglieder halten 118.604 BMW Stammaktien mit bestehender Halteverpflichtung aus aktienbasierter Vergütung für die Geschäftsjahre 2018 bis 2021 (2021: 58.560).

Der Aufwand sowie die entsprechende Berücksichtigung gegen die Kapitalrücklage für den Eigeninvestmentbarbetrag der teilnahmeberechtigten aktiven Vorstandsmitglieder und Bereichsleiter beträgt 20.175.614 € (2021: 21.616.110 €).

Die aktienbasierte Vergütungskomponente wird vom Gewährungszeitpunkt an bis zu ihrem Ausgleich an jedem Bilanzstichtag sowie am Erfüllungstag zum beizulegenden Zeitwert neu bewertet, im Personalaufwand erfolgswirksam über den Erdieungszeitraum linear erfasst und als Rückstellung ausgewiesen.

Das Vergütungssystem sieht für die Vorstandsmitglieder für Geschäftsjahre ab 2021 und für die Bereichsleiter für Geschäftsjahre ab 2022 keine Matching-Komponente mehr vor.

Der Barausgleich der aktienbasierten Vergütungskomponente ist mit dem beizulegenden Zeitwert (Schlusskurs der BMW AG Stammaktie im Xetra-Handel am 31. Dezember 2022) zum Bilanzstichtag bewertet.

Der Gesamtbuchwert der Rückstellung für die aktienbasierte Vergütungskomponente der teilnahmeberechtigten aktiven und ehemaligen Vorstandsmitglieder und Bereichsleiter beträgt zum 31. Dezember 2022 6.971.951 € (2021: 8.347.245 €).

Der Gesamtaufwand aus der aktienbasierten Vergütungskomponente für teilnahmeberechtigte aktive und ehemalige Vorstandsmitglieder und Bereichsleiter beläuft sich im Geschäftsjahr 2022 auf 638.715 € (2021: 2.743.398 €).

44 Erklärung zum Deutschen Corporate Governance Kodex

Vorstand und Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft haben die nach § 161 AktG vorgeschriebene Erklärung zu den Empfehlungen der „Regierungskommission Deutscher Corporate Governance Kodex“ abgegeben. Die Erklärung wurde auf der Internetseite der Gesellschaft unter www.bmwgroup.com/entsprechenserklärung dauerhaft zugänglich gemacht.

45 Vergütung für Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats

Die im Geschäftsjahr 2022 nach IFRS erfassten Aufwendungen für die Vergütung der aktiven Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats gliedern sich wie folgt:

in Mio. €	2022	2021
Vergütung für die Mitglieder des Vorstands		
Kurzfristig fällige Leistungen	33,8	35,3
Andere langfristig fällige Leistungen	3,1	8,5
Leistungen aus Anlass der Beendigung der Vorstandstätigkeit	-	1,1
Anteilsbasierte Vergütungen	0,1	0,5
Vergütung für die Mitglieder des Aufsichtsrats		
Kurzfristig fällige Leistungen	5,5	5,5
Aufwendungen gesamt	42,5	50,9

Für die Geschäftsjahre 2018 bis einschließlich 2020 ergänzte der mehrjährige und zukunftsgerichtete Performance Cash Plan (PCP) die variablen Bezüge. Der Bemessungszeitraum des PCP bezieht sich auf einen Zeitraum von drei Jahren: das Erdienungsjahr und die beiden Folgejahre. Die Auszahlung des PCP erfolgt nach Ablauf des dreijährigen Bemessungszeitraums.

Der Aufwand für die aktiven Vorstände aus der bis einschließlich 2020 gültigen aktienbasierten Vergütung beläuft sich auf 0,1 Mio. € (2021: 0,5 Mio. €). Die Rückstellung für die aktienbasierte Vergütungskomponente beträgt 1,2 Mio. € (2021: 1,6 Mio. €).

Die Gesamtbezüge ehemaliger Vorstandsmitglieder und ihrer Hinterbliebenen betragen 9,7 Mio. € (2021: 14,2 Mio. €).

Die Pensionsverpflichtungen gegenüber aktiven Mitgliedern des Vorstands sind nach IAS 19 mit 16,6 Mio. € (2021: 18,9 Mio. €) zurückgestellt.

Für Pensionsverpflichtungen gegenüber früheren Mitgliedern des Vorstands und ihren Hinterbliebenen ist nach IAS 19 eine Rückstellung in Höhe von 93,5 Mio. € (2021: 114,3 Mio. €) gebildet.

Das Vergütungssystem für Mitglieder des Aufsichtsrats enthält keine Aktienoptionen, Wertzuwachsrechte, die Aktienoptionen nachgebildet sind, und keine anderen aktienbasierten Vergütungskomponenten.

Satzungsgemäß erhält jedes Aufsichtsratsmitglied der BMW AG ohne vergütungsrelevante Zusatzfunktion neben dem Ersatz seiner angemessenen Auslagen eine feste Vergütung von 200.000 € p. a. zuzüglich eines Sitzungsgeldes von 2.000 € pro Plenumssitzung, an der es teilgenommen hat.

Aufsichtsratsmitglieder mit vergütungsrelevanten Funktionen wie der Vorsitzende oder stellvertretende Vorsitzende des Aufsichtsrats sowie Vorsitzende und Mitglieder von Ausschüssen, sofern der Ausschuss an mindestens drei Tagen des Geschäftsjahres zu einer Sitzung zusammengekommen ist, erhalten aufgrund der zusätzlichen Anforderungen eine höhere Vergütung.

Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden durch Gesellschaften der BMW Group im Geschäftsjahr 2022 weder Kredite oder Vorschüsse gewährt noch wurden zu ihren Gunsten Haftungsverhältnisse eingegangen. Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr mit Gesellschaften der BMW Group Verträge über den Kauf von Fahrzeugen und Fahrzeugservices (Wartungs- und Reparaturarbeiten) zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen.

ÜBERSICHT VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS*

in Mio. €	Faktor	Betrag in € p. a.
Mitglied des Aufsichtsrats	1,00	200.000
Vorsitzender des Aufsichtsrats	3,00	600.000
Stellvertretender Vorsitzender des Aufsichtsrats	2,00	400.000
Vorsitzender des Prüfungsausschusses	2,25	450.000
Vorsitzender eines anderen Ausschusses	2,00	400.000
Mitglied des Prüfungsausschusses	2,00	400.000
Mitglied eines anderen Ausschusses	1,50	300.000

* Soweit ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere vergütungsrelevante Zusatzfunktionen ausübt, bemisst sich seine Vergütung ausschließlich nach der am höchsten vergüteten Funktion.

Die Ausgestaltung der Vergütung für Mitglieder des Vorstands stellt sich wie folgt dar:

VERGÜTUNG FÜR MITGLIEDER DES VORSTANDS

BESTANDTEIL	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
FESTE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE	
Grundvergütung	<p>Mitglied des Vorstands:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 0,90 Mio. € p. a. (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 1,05 Mio. € p. a. (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) <p>Vorstandsvorsitzender:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 1,95 Mio. € p. a. — Wird anteilig monatlich ausgezahlt
Nebenleistungen	Vertragliche Vereinbarung, im Wesentlichen: geldwerte Vorteile aufgrund Nutzung von Dienstfahrzeugen und des BMW Fahrdienstes, Versicherungsleistungen, Zuschüsse zu Sicherheitseinrichtungen, Mitarbeiterrabatte
Ausgleichszahlungen	Der Aufsichtsrat kann bei Neueintritten Zahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und zur Deckung von Umzugskosten gewähren.
Altersversorgung	<p>Beitragsorientiertes System mit garantierter Mindestrendite</p> <p>Höhe der Leistung richtet sich nach den auf dem individuellen Ansparkonto gutgeschriebenen Versorgungsbeiträgen und Zinsen, unterschiedliche Auszahlungsformen</p> <p>Versorgungsbeitrag p. a.:</p> <p>Mitglied des Vorstands: 400.000 €</p> <p>Vorstandsvorsitzender: 700.000 €</p>
Strategiebezug	<p>— Grundvergütung wirkt dem Eingehen unverhältnismäßig hoher Risiken zur Erreichung kurzfristiger Ziele entgegen und leistet damit Beitrag zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft</p> <p>— Feste Vergütungsbestandteile sind Voraussetzung wettbewerbsfähiger Vergütung zur Gewinnung und Bindung qualifizierter Vorstandsmitglieder</p>

VARIABLE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE

Tantieme	
Tantieme (Summe von Ergebniskomponente und Leistungskomponente)	<p>— Zielbetrag p. a. (bei 100 % Zielerreichung):</p> <ul style="list-style-type: none"> — 0,95 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 1,15 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 2,10 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) <p>— Obergrenze 180 % des Zielbetrags</p> <p>— Auszahlung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Erdienungsjahres vorgelegt wird</p>
Ergebniskomponente (entspricht bei 100 % Zielerreichung 50 % des Zielbetrags)	<p>— Bemessungszeitraum ein Jahr</p> <p>— Basisgröße p. a. (50 % des Zielbetrags der Tantieme):</p> <ul style="list-style-type: none"> — 0,475 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 1,050 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) <p>— Formel: 50 % des Zielbetrags x Ergebnisfaktor</p> <p>— Ergebnisfaktor wird abgeleitet aus einer im Voraus festgelegten Zuordnungsmatrix mit den Parametern Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG und Konzernumsatzrendite nach Steuern im Erdienungsjahr</p> <ul style="list-style-type: none"> — Ergebnisfaktor beträgt 1,0 z. B. bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG von 5,3 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 5,6 % — Ergebnisfaktor beträgt 1,5 z. B. bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG von 6,9 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 7,3 % — Ergebnisfaktor beträgt 0 bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG < 3,0 Mrd. € oder einer Konzernumsatzrendite nach Steuern < 3,0 % <p>— Ergebnisfaktor kann maximal 1,8 betragen</p> <p>— Maximaler Betrag der Ergebniskomponente p. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 0,855 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)

BESTANDTEIL**Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe****Tantieme (Fortsetzung)**

Leistungskomponente
(entspricht bei 100 % Zielerreichung
50 % des Zielbetrags)

- Bemessungszeitraum ein Jahr
- Basisgröße p. a. (50 % des Zielbetrags der Tantieme):
 - 0,475 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)
 - 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)
 - 1,050 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)
- Formel: 50 % des Zielbetrags x Leistungsfaktor
- Vorwiegend qualitative, nichtfinanzielle Kriterien, ausgedrückt in einem Leistungsfaktor, mit dem der Beitrag des Vorstands zur nachhaltigen und langfristigen Entwicklung sowie zur Zukunftsorientierung des Unternehmens bewertet wird
- Relevanter Zeitraum ist das Erdienungsjahr
- Zusätzliche Trendbetrachtung über mindestens drei Geschäftsjahre
- Zusammensetzung des Leistungsfaktors:^{*}
 - 50 % ressortübergreifende ESG-Ziele
 - 40 % sonstige ressortübergreifende Ziele
 - 10 % individuelle Ziele
- Kriterien für die ressortübergreifenden ESG-Ziele sind insbesondere: Innovationsleistung (ökologisch, z. B. Reduzierung der CO₂-Emissionen), Entwicklung der Reputation des Unternehmens aufgrund von ESG-Aспектen (z. B. Unternehmenskultur, Förderung Integrität und Compliance), Wandlungsfähigkeit, Attraktivität als Arbeitgeber, Führungsleistung
- Kriterien für die sonstigen ressortübergreifenden Ziele sind insbesondere: Marktstellung im Wettbewerbsvergleich, Innovationsleistung (ökonomisch), Entwicklung der Reputation des Unternehmens aufgrund nicht ESG-bezogener Aspekte (z. B. Wahrnehmung am Kapitalmarkt, Markenstärke), Kundenorientierung
- Festlegung der Messgrößen und Zielwerte vor Beginn des Geschäftsjahres
- Leistungsfaktor kann maximal 1,8 betragen
- Maximaler Betrag der Leistungskomponente p. a.:
 - 0,855 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)
 - 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)
 - 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)

Strategiebezug

- Ergebniskomponente der Tantieme honoriert Erreichung finanzieller Ziele und fördert ergebnisbezogene Teile der Geschäftsstrategie
- Leistungskomponente der Tantieme motiviert zur Verfolgung nichtfinanzierlicher strategischer Ziele zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft

Aktienorientierte Vergütung**Eigeninvestmentbarbetrag**

- Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, einen zweckgebundenen Barbetrag (Eigeninvestmentbarbetrag) nach Abzug von Steuern und Abgaben unmittelbar nach Auszahlung in Stammaktien der Gesellschaft zu investieren
- Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, die erworbenen Stammaktien mindestens vier Jahre zu halten (Share Ownership Guideline)
- Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre (ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht)

Berechnung

- Zielbetrag p. a. (bei 100 % Zielerreichung):
 - 1,10 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)
 - 1,28 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)
 - 2,35 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)
- 50 % des Zielbetrags abhängig vom im Segment Automobile erreichten RoCE (RoCE-Komponente)
- 50 % des Zielbetrags abhängig von der Erreichung vorab festgelegter strategischer Fokusziele (Komponente strategische Fokusziele)
- Begrenzung bei 180 % des Zielbetrags
- Auszahlung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Erdienungsjahres vorgelegt wird

* zu den festgelegten Zielen für Geschäftsjahr 2022 siehe unten [Variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022](#)

BESTANDTEIL**Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe****Aktienorientierte Vergütung (Fortsetzung)**

RoCE-Komponente
(entspricht bei 100 % Zielerreichung
50 % des Zielbetrags)

- Zielbetrag RoCE-Komponente p. a. (50 % des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags):
 - 0,55 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)
 - 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)
 - 1,175 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)
- Formel: 50 % des Zielbetrags x RoCE-Faktor
- RoCE-Faktor wird abgeleitet aus dem für das Erdienungsjahr erreichten RoCE im Segment Automobile
- Festlegung Mindest-, Ziel- und Maximalwerte für den RoCE vor Beginn des Geschäftsjahres
- RoCE-Faktor kann maximal 1,8 betragen
- Maximaler Betrag der RoCE-Komponente p. a.:
 - 0,990 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)
 - 1,152 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)
 - 2,115 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)

Komponente strategische Fokusziele
(entspricht bei 100 % Zielerreichung
50 % des Zielbetrags)

- Zielbetrag Komponente strategische Fokusziele p. a. (50 % des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags):
 - 0,55 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)
 - 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)
 - 1,175 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)
- Mindestens zwei strategische Fokusziele abgeleitet aus der strategischen Planung
- Gewichtung der strategischen Fokusziele wird vor Beginn des Geschäftsjahres beschlossen
- Formel bei zwei strategischen Fokuszielen mit gleicher Gewichtung p. a.:

$$25\% \text{ des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags} \times \text{Faktor strategisches Fokusziel 1} + 25\% \text{ des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags} \times \text{Faktor strategisches Fokusziel 2}$$
- Festlegung Mindest-, Ziel- und Maximalwerte vor Beginn des Geschäftsjahres
- Faktor für das jeweilige strategische Fokusziel kann maximal 1,8 betragen
- Maximaler Betrag der Komponente strategische Fokusziele p. a.:
 - 0,990 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe)
 - 1,152 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe)
 - 2,115 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)

Strategiebezug

- Eigeninvestmentbarbetrag hängt in der Zielausprägung zu 50 % von Finanzkennzahl RoCE ab, ist damit unmittelbar mit einer wesentlichen Zielgröße für die Unternehmensstrategie verknüpft und bildet den Anspruch der BMW AG ab, eine signifikante Prämie auf die Kapitalkosten zu erwirtschaften
- Übrige 50 % des Eigeninvestmentbarbetrags fördern die Erreichung strategischer Fokusziele und tragen somit zum operativen Unternehmenserfolg auf strategisch besonders bedeutsamen Gebieten bei
- Verpflichtung zum Kauf von Stammaktien des Unternehmens und Haltefrist von vier Jahren motiviert zusätzlich zur Unterstützung der langfristigen positiven Entwicklung der Gesellschaft

Malus- und Clawback-Regelungen**Malus**

- Vereinbarung über Einbehalt variabler Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance-Verstößen oder (als vorläufiger Malus) begründetem Verdacht
- Malus grundsätzlich auch nach Ausscheiden aus dem Vorstand möglich

Clawback

- Vereinbarung über Rückforderung bereits ausbezahlt variabler Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance-Verstößen, unrichtigen Berechnungsgrundlagen oder fehlerhaften Abschlüssen
- Rückforderung grundsätzlich auch nach Ausscheiden aus dem Vorstand möglich

46 Nachtragsbericht

Nach dem Ende des Berichtszeitraums sind keine Ereignisse eingetreten, die eine besondere Bedeutung für die Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW Group haben.

SEGMENTINFORMATIONEN

47 Erläuterungen zur Segmentberichterstattung

Informationen zu den berichtspflichtigen Segmenten

Im Rahmen der Segmentberichterstattung werden die Aktivitäten der BMW Group gemäß IFRS 8 nach Geschäftssegmenten abgegrenzt. Die Aufgliederung orientiert sich an der internen Steuerung sowie Berichterstattung und berücksichtigt die organisatorische Ausrichtung der BMW Group auf Basis unterschiedlicher Produkte und Dienstleistungen der berichtspflichtigen Segmente.

Die Aktivitäten der BMW Group werden in die Geschäftssegmente Automobile, Motorräder, Finanzdienstleistungen und Sonstige Gesellschaften aufgeteilt.

Im Segment Automobile entwickelt, fertigt, montiert und vertreibt die BMW Group unter den Marken BMW, MINI und Rolls-Royce Personenwagen mit rein elektrischem Antrieb, Plug-in-Hybrid-Antrieb und mit hocheffizientem Verbrennungsmotor sowie Ersatzteile, Zubehör und Mobilitätsdienstleistungen. Der Vertrieb von Produkten der Marken BMW und MINI erfolgt in Deutschland durch die Niederlassungen der BMW AG und rechtlich selbstständige Vertragshändler. Der Auslandsvertrieb wird überwiegend von Tochterunternehmen sowie in einigen Märkten von unabhängigen Importeuren übernommen. Der Vertrieb von Fahrzeugen der Marke Rolls-Royce erfolgt in ausgewählten Märkten über Tochterunternehmen, in den übrigen Märkten durch selbstständige Vertragshändler.

Im Segment Motorräder sind die Entwicklung, Fertigung, Montage und der Vertrieb von Motorrädern einschließlich des Ersatzteil- und Zubehörgeschäfts ausgewiesen.

Dem Segment Finanzdienstleistungen sind im Wesentlichen das Leasing von Automobilen und Motorrädern, die Kreditfinanzierung für Kunden und Händler, das markenübergreifende Flottengeschäft, das Einlagengeschäft sowie das Versicherungsgeschäft zugeordnet.

Im Segment Sonstige Gesellschaften werden die Holding- und Konzernfinanzierungsgesellschaften ausgewiesen. Ferner sind in diesem Segment die operativen, nicht den übrigen Segmenten zugeordneten BMW (UK) Investments Ltd. und Bavaria Lloyd Reisebüro GmbH enthalten.

Interne Steuerung und Berichterstattung

Den Segmentinformationen liegen grundsätzlich die gleichen Ausweis-, Bilanzierungs- und Bewertungsmethoden wie dem Konzernabschluss zugrunde. Ausnahmen hiervon bilden segmentübergreifende Garantien, für die die entsprechende Ergebnisauswirkung nach der internen Steuerung dem jeweiligen Segment zugeordnet wird. Darüber hinaus sind konzerninterne Rückkaufvereinbarungen nach IFRS 15, die zwischen den Segmenten Automobile und Finanzdienstleistungen bestehen, sowie Wertminderungen auf konzerninterne Forderungen und Wertänderungen der konsolidierten sonstigen Finanzanlagen nach IFRS 9 ausgenommen. Konzerninterne Leasingverhältnisse werden in der internen Steuerung und Berichterstattung nicht nach IFRS 16 abgebildet und führen daher gemäß IFRS 8 zu keinen Änderungen in der Segmentdarstellung. Forderungen und Verbindlichkeiten, Rückstellungen, Erträge und Aufwendungen sowie Ergebnisse zwischen den Segmenten werden in den Konsolidierungen eliminiert. Konzerninterne Umsätze erfolgen zu marktüblichen Preisen. Zentrale Kostenbestandteile sind in den jeweiligen Segmenten enthalten, die jedoch nicht zahlungswirksam ausgeglichen werden.

Entscheidungsträger im Hinblick auf die Ressourcenallokation und die Bewertung der Ertragskraft der berichtspflichtigen Segmente ist der Gesamtvorstand. In den jeweiligen Geschäftssegmenten werden hierzu unterschiedliche Erfolgs- und Vermögensgrößen herangezogen.

Die Segmente Automobile und Motorräder werden auf Basis der Gesamtkapitalrendite RoCE (Return on Capital Employed) gesteuert. Somit ist das Ergebnis vor Finanzergebnis die maßgebliche Segmentergebnisgröße. Als korrespondierende Segmentvermögensgröße zur Beurteilung der Ressourcenallokation dient das eingesetzte Kapital. Ab dem Berichtsjahr 2022 gilt eine vereinfachte Definition für das eingesetzte Kapital, um die Nachvollziehbarkeit und damit die Transparenz der RoCE-Ermittlung für die Berichtsadressaten zu verbessern. Das eingesetzte Kapital beinhaltet die Summe aus immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Net Working Capital. Das Net Working Capital umfasst die Bilanzpositionen Vorräte sowie Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Für weitere Informationen wird auf die Ausführungen zur operativen Steuerung auf Segmentebene im zusammengefassten Lagebericht verwiesen.

Im Segment Finanzdienstleistungen wird der Erfolg anhand der Eigenkapitalrendite RoE (Return on Equity) gemessen. Die maßgebliche Segmentergebnisgröße ist somit das Ergebnis vor Steuern. Basis für die Beurteilung der Ressourcenallokation stellt das Nettovermögen dar. Das Nettovermögen (Segmentvermögenswerte) umfasst sämtliche Vermögenswerte abzüglich der Gesamtschulden.

Der Erfolg des Segments Sonstige Gesellschaften wird nach dem Ergebnis vor Steuern beurteilt. Der korrespondierende Segmentvermögenswert zur Steuerung der sonstigen Gesellschaften sind die Aktiva abzüglich der aktiven Ertragsteuerpositionen und der konzerninternen Finanzanlagen.

Die Segmentinformationen nach Geschäftsfeldern stellen sich wie folgt dar:

	Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern	
in Mio. €	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021	2022	2021
Umsätze mit Fremden	105.834	77.173	3.194	2.761	33.581	31.304	1	1	-	-	142.610	111.239
Umsätze mit anderen Segmenten	17.768	18.303	-18	-13	1.541	1.563	7	4	-19.298	-19.857	-	-
Umsätze gesamt	123.602	95.476	3.176	2.748	35.122	32.867	8	5	-19.298	-19.857	142.610	111.239
Segmentergebnis	10.635	9.870	257	227	3.205	3.753	995	531	8.417	1.679	23.509	16.060
Ergebnis aus at Equity bewerteten Beteiligungen	-100	1.520	-	-	-	-	-	-	-	-	-100	1.520
Investitionen in langfristige Vermögenswerte	10.354	7.329	171	169	21.150	24.936	-	-	-5.038	-6.451	26.637	25.983
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte	8.433	6.341	101	119	10.016	10.567	-	-	-4.094	-5.269	14.456	11.758

	Automobile		Motorräder		Finanzdienstleistungen		Sonstige Gesellschaften		Überleitung auf Konzernwert		Konzern	
in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021	31.12.2022	31.12.2021
Segmentvermögenswerte	62.519	41.617*	1.127	974*	17.737	17.324	95.727	97.917	69.816	71.695	246.926	229.527
At Equity bewertete Beteiligungen	420	5.112	-	-	-	-	-	-	-	-	420	5.112

* angepasst an die neue Steuerungssystematik, siehe [Textziffer \[45\]](#) im BMW Group Bericht 2021

Die im Geschäftsjahr 2022 in den Vorräten erfassten Wertminderungen auf den Nettoveräußerungswert belasten das Segmentergebnis des Segments Automobile in Höhe von 112 Mio. € (2021: 41 Mio. €). Die vorgenommenen Wertaufholungen entlasten das Segmentergebnis des Segments Automobile in Höhe von 11 Mio. € (2021: 5 Mio. €).

Das Segmentergebnis des Segments Finanzdienstleistungen wurde in Höhe von 578 Mio. € (2021: 390 Mio. €) durch Wertminderungsaufwendungen in den vermieteten Erzeugnissen

belastet. Bei den vermieteten Erzeugnissen fanden Wertaufholungen in Höhe von 300 Mio. € (2021: 134 Mio. €) statt. Im Segmentergebnis des Segments Sonstige Gesellschaften sind Zinsen und ähnliche Erträge in Höhe von 1.543 Mio. € (2021: 875 Mio. €) sowie Zinsen und ähnliche Aufwendungen in Höhe von 1.539 Mio. € (2021: 974 Mio. €) enthalten.

Die Angaben zu den Investitionen und Abschreibungen beziehen sich auf die langfristigen Vermögenswerte Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und vermietete Erzeugnisse.

Die Überleitungen der Summen der Segmentgrößen auf die entsprechenden Konzerngrößen stellen sich wie folgt dar:

in Mio. €	2022	2021
Überleitung Segmentergebnis		
Summe der Segmente	15.092	14.381
Finanzergebnis Automobile	8.283	1.935
Finanzergebnis Motorräder	12	1
Segmentübergreifende Konsolidierungen	122	- 257
Ergebnis vor Steuern Konzern	23.509	16.060
 Überleitung Investitionen in langfristige Vermögenswerte		
Summe der Segmente	31.675	32.434
Segmentübergreifende Konsolidierungen	- 5.038	- 6.451
Investitionen in langfristige Vermögenswerte Konzern	26.637	25.983
 Überleitung Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte		
Summe der Segmente	18.550	17.027
Segmentübergreifende Konsolidierungen	- 4.094	- 5.269
Abschreibungen auf langfristige Vermögenswerte Konzern	14.456	11.758

in Mio. €	31.12.2022	31.12.2021*
Überleitung Segmentvermögenswerte		
Summe der Segmente	177.110	157.832
Nicht operative Aktiva Automobile	71.742	70.051
Abzugskapital Automobile	12.763	9.650
Nicht operative Aktiva Motorräder	50	42
Abzugskapital Motorräder	494	378
Gesamtschulden Finanzdienstleistungen	131.676	136.113
Nicht operative Aktiva Sonstige Gesellschaften	23.072	7.676
Segmentübergreifende Konsolidierungen	- 169.981	- 152.215
Summe Aktiva Konzern	246.926	229.527

* angepasst an die neue Steuerungssystematik, siehe [Textziffer \[45\]](#) im BMW Group Bericht 2021

In der Überleitung der Segmentgrößen auf die entsprechenden Konzerngrößen werden konzerninterne Geschäftsbeziehungen zwischen den Segmenten ausgewiesen. Die Umsätze mit anderen Segmenten resultieren vorwiegend aus Verkäufen von Fahrzeugen, für die das Segment Finanzdienstleistungen einen Finanzierungs- oder Leasingvertrag abgeschlossen hat. Die segmentübergreifenden Konsolidierungen in der Überleitung des Konzernergebnisses vor Steuern, der Investitionen und Abschreibungen ergeben sich im Wesentlichen aus Verkäufen von Fahrzeugen des Segments Automobile, die anschließend als Leasingfahrzeuge im Segment Finanzdienstleistungen bilanziert werden. In der Überleitung der Segmentvermögenswerte auf die Konzernaktivaten sind die Konsolidierungen überwiegend auf konzerninterne Schuldverhältnisse zurückzuführen.

Bei den Informationen nach Regionen richten sich die Außenumsätze nach dem Sitz der Kunden. Die Angaben zu den langfristigen Vermögenswerten beziehen sich auf Sachanlagen, immaterielle Vermögenswerte und vermietete Erzeugnisse. Die Konsolidierungen bei den langfristigen Vermögenswerten betreffen die vermieteten Erzeugnisse.

Informationen nach Regionen in Mio. €	Außenumsätze		Langfristige Vermögenswerte	
	2022	2021	2022	2021
Deutschland	15.413	14.206	43.175	41.202
China	41.881	25.333	16.087	308
USA	28.751	21.522	18.919	20.878
Übriges Europa	36.032	32.920	19.350	19.134
Übriges Asien	12.805	10.875	2.903	2.315
Übriges Amerika	4.941	3.821	3.003	3.222
Sonstige Regionen	2.787	2.562	332	328
Konsolidierungen	-	-	-7.047	-7.317
Konzern	142.610	111.239	96.722	80.070

AUFSTELLUNG DES ANTEILSBESITZES ZUM 31. DEZEMBER 2022

48 Aufstellung des Anteilsbesitzes zum 31. Dezember 2022

Nachfolgend wird der Anteilsbesitz der BMW AG gemäß den §§ 285 und 313 HGB dargestellt. Die Angaben für Eigenkapital und Ergebnis sowie die Angabe von Beteiligungen unterbleiben, soweit sie nach §§ 286 Absatz 3 Satz 1 Nummer 1 und 313 Absatz 3 Satz 4 HGB für die Darstellung der Ertrags-, Finanz- und Vermögenslage der BMW AG von untergeordneter Bedeutung sind. Zudem ist in dieser Aufstellung kenntlich gemacht, welche Tochterunternehmen die Befreiungsmöglichkeiten gemäß § 264 Absatz 3 HGB beziehungsweise § 264 b HGB für die Offenlegung der Abschlüsse oder die Erstellung eines Lageberichts beziehungsweise Anhangs in Anspruch nehmen (Fußnote 5, 6). Für diese Gesellschaften ist der Konzernabschluss der BMW AG der befreieende Konzernabschluss.

Verbundene Unternehmen der BMW AG zum 31. Dezember 2022

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
INLAND¹			
BMW INTEC Beteiligungs GmbH, München ^{3, 6}	11.559	-	100
BMW Beteiligungs GmbH & Co. KG, München ⁶	6.138	- 3	100
BMW Bank GmbH, München ³	2.075	355	100
BMW Finanz Verwaltungs GmbH, München	217	4	100
BMW Vertriebszentren Verwaltungs GmbH, München	186	13	100
BMW Anlagen Verwaltungs GmbH, München ^{3, 6}	179	-	100
Parkhaus Oberwiesenfeld GmbH, München	117	11	100
Alphabet Fuhrparkmanagement GmbH, München ⁴	-	-	100
Alphabet International GmbH, München ^{4, 5, 6}	-	-	100
Bavaria Wirtschaftsagentur GmbH, München ^{3, 5, 6}	-	-	100
BMW Fahrzeugtechnik GmbH, Eisenach ^{3, 5, 6}	-	-	100
BMW Hams Hall Motoren GmbH, München ^{4, 5, 6}	-	-	100
BMW High Power Charging Beteiligungs GmbH, München ^{4, 6}	-	-	100
BMW M GmbH Gesellschaft für individuelle Automobile, München ^{3, 5, 6}	-	-	100
BMW Vermögensverwaltungs GmbH, München	-	-	100
Bürohaus Petuelring GmbH, München	-	-	100
LARGUS Grundstücks-Verwaltungsgesellschaft mbH, München	-	-	100
Rolls-Royce Motor Cars GmbH, München ^{4, 5, 6}	-	-	100
BAVARIA-LLOYD Reisebüro GmbH, München	-	-	51

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
AUSLAND^{2,10}			
Europa			
BMW Holding B.V., Den Haag	34.822	6.967	100
BMW International Holding B.V., Rijswijk	4.684	629	100
BMW Österreich Holding GmbH, Steyr	3.664	308	100
BMW (Schweiz) AG, Dielsdorf	1.106	94	100
BMW Financial Services (GB) Ltd., Farnborough	984	244	100
BMW Motoren GmbH, Steyr	946	151	100
BMW España Finance S.L., Madrid	821	23	100
BMW Finance N.V., Den Haag	614	369	100
BMW i Ventures SCS SICAV-RAIF, Senningerberg	577	23	100
Alphabet España Fleet Management S.A.U., Madrid	418	40	100
BMW Finance S.N.C., Guyancourt	311	46	100
BMW Russland Trading OOO, Moskau	248	88	100
BMW (UK) Ltd., Farnborough	191	112	100
ALPHABET (GB) Ltd., Farnborough	149	145	100
BMW Finanzdienstleistungen (Schweiz) AG, Dielsdorf	133	9	100
BMW Austria Leasing GmbH, Salzburg	119	12	100
BMW International Investment B.V., Den Haag	117	134	100
Rolls-Royce Motor Cars Ltd., Farnborough	116	109	100
Alphabet Austria Fuhrparkmanagement GmbH, Salzburg	-	-	100
Alphabet Belgium Long Term Rental NV, Aartselaar	-	-	100
Alphabet France Fleet Management S.A.S., Saint-Quentin-en-Yvelines	-	-	100
Alphabet Fuhrparkmanagement (Schweiz) AG, Dielsdorf	-	-	100
Alphabet Italia S.p.A., Trento	-	-	100
Alphabet Luxembourg S.A., Leudelange	-	-	100
Alphabet Polska Fleet Management Sp. z o.o., Warschau	-	-	100
Bavaria Reinsurance Malta Ltd., Floriana	-	-	100
Bavarian Sky S.A. Luxemburg ⁹	-	-	100
BiV Carry I SCS, Senningerberg	-	-	100

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
BiV Carry II SCS, Senningerberg	-	-	100
BLMC Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW (UK) Capital plc, Farnborough	-	-	100
BMW (UK) Holdings Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW (UK) Investments Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW (UK) Manufacturing Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW Austria Bank GmbH, Salzburg	-	-	100
BMW Austria GmbH, Salzburg	-	-	100
BMW Automotive (Ireland) Ltd., Dublin	-	-	100
BMW Bank 000, Moskau	-	-	100
BMW Belgium Luxembourg S.A./N.V., Bornem	-	-	100
BMW Bulgaria EOOD, Sofia	-	-	100
BMW Central Medical Trustees Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW China Capital B.V., Den Haag ⁹	-	-	100
BMW Czech Republic s.r.o., Prag	-	-	100
BMW Danmark A/S, Kopenhagen	-	-	100
BMW Distribution S.A.S., Vélizy-Villacoublay	-	-	100
BMW España Finance S.L., Madrid	-	-	100
BMW Financial Services (Ireland) DAC, Dublin	-	-	100
BMW Financial Services Belgium S.A./N.V., Bornem	-	-	100
BMW Financial Services Denmark A/S, Kopenhagen	-	-	100
BMW Financial Services Nederland B.V., Breda	-	-	100
BMW Financial Services Polska Sp. z o.o., Warschau	-	-	100
BMW Financial Services Scandinavia AB, Sollentuna	-	-	100
BMW France S.A., Montigny-le-Bretonneux	-	-	100
BMW Hungary Kft., Vecsés	-	-	100
BMW Iberica S.A., Madrid	-	-	100
BMW Italia Retail S.r.l., Rom	-	-	100
BMW Italia S.p.A., San Donato Milanese	-	-	100
BMW Malta Ltd., Floriana	-	-	100
BMW Nederland B.V., Den Haag	-	-	100

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
BMW Norge AS, Fornebu	-	-	100
BMW Northern Europe AB, Stockholm	-	-	100
BMW Portugal Lda., Porto Salvo	-	-	100
BMW Renting (Portugal) Lda., Porto Salvo	-	-	100
BMW Romania S.R.L., Bukarest	-	-	100
BMW Services Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW Slovenia distribucija motornih vozil d.o.o., Ljubljana	-	-	100
BMW Slovenská republika s.r.o., Bratislava	-	-	100
BMW Vertriebs GmbH, Salzburg	-	-	100
Oy BMW Suomi AB, Helsinki	-	-	100
Park Lane Ltd., Farnborough	-	-	100
Riley Motors Ltd., Farnborough	-	-	100
Swindon Pressings Ltd., Farnborough	-	-	100
Triumph Motor Company Ltd., Farnborough	-	-	100
Bavarian Sky Europe S.A. Compartment A, Luxemburg ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky FTC, Compartment French Auto Leases 4, Paris ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment A, Luxemburg ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Leases 6, Luxemburg ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Leases 7, Luxemburg ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Loans 9, Luxemburg ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Loans 10, Luxemburg ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky S.A., Compartment German Auto Loans 11, Luxemburg ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky UK 3 plc, London ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky UK 4 plc, London ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky UK A Ltd., London ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky UK B Ltd., London ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky UK C Ltd., London ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky UK D Ltd., London ¹¹	-	-	0

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
Amerika			
BMW Manufacturing Co. LLC, Wilmington, Delaware	2.392	511	100
BMW Bank of North America Inc., Salt Lake City, Utah	1.545	184	100
BMW of North America LLC, Wilmington, Delaware	1.312	1.061	100
Financial Services Vehicle Trust, Wilmington, Delaware	972	205	100
BMW Canada Inc., Richmond Hill, Ontario	474	257	100
BMW US Capital LLC, Wilmington, Delaware	461	379	100
BMW (US) Holding Corp., Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Acquisitions Ltda., São Paulo	-	-	100
BMW Auto Leasing LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Consolidation Services Co. LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW de Argentina S.A., Buenos Aires	-	-	100
BMW de Mexico S.A. de C.V., Mexiko-Stadt	-	-	100
BMW do Brasil Ltda., Araquari	-	-	100
BMW Extended Service Corporation, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Facility Partners LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Financeira S.A. Credito, Financiamento e Investimento, São Paulo	-	-	100
BMW Financial Services de Mexico S.A. de C.V. SOFOM, Mexiko-Stadt	-	-	100
BMW Financial Services NA LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Floorplan Master Owner Trust, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW FS Funding Corporation, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW FS Receivables Corporation, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW FS Securities LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Insurance Agency Inc., Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Leasing do Brasil S.A., São Paulo	-	-	100
BMW Manufacturing Indústria de Motos da Amazônia Ltda., Manaus	-	-	100
BMW Manufacturing LP, Woodcliff Lake, New Jersey	-	-	100
BMW of Manhattan Inc., Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Receivables 1 Inc., Richmond Hill, Ontario	-	-	100
BMW Receivables 2 Inc., Richmond Hill, Ontario	-	-	100
BMW Receivables Ltd. Partnership, Richmond Hill, Ontario	-	-	100

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
BMW SLP, S.A. de C.V., Villa de Reyes	-	-	100
Rolls-Royce Motor Cars NA LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
SB Acquisitions LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW 2021- A Lease Conduit, Wilmington, Delaware ¹¹	-	-	0
BMW 2022- A Lease Conduit, Wilmington, Delaware ¹¹	-	-	0
BMW Canada Auto Trust 2020-1, Richmond Hill, Ontario ¹¹	-	-	0
BMW Canada Auto Trust 2021-1, Richmond Hill, Ontario ¹¹	-	-	0
BMW Canada Auto Trust 2022-1, Richmond Hill, Ontario ¹¹	-	-	0
BMW Vehicle Lease Trust 2021- 2, Wilmington, Delaware ¹¹	-	-	0
BMW Vehicle Lease Trust 2021-1, Wilmington, Delaware ¹¹	-	-	0
BMW Vehicle Lease Trust 2022-1, Wilmington, Delaware ¹¹	-	-	0
BMW Vehicle Owner Trust 2019-A, Wilmington, Delaware ¹¹	-	-	0
BMW Vehicle Owner Trust 2020-A, Wilmington, Delaware ¹¹	-	-	0
BMW Vehicle Owner Trust 2022-A, Wilmington, Delaware ¹¹	-	-	0
Afrika			
BMW Financial Services (South Africa) (Pty) Ltd., Midrand	115	11	100
BMW (South Africa) (Pty) Ltd., Pretoria	-	-	100
SuperDrive Investments (RF) Ltd., Kapstadt ¹¹	-	-	0
Asien			
BMW Automotive Finance (China) Co. Ltd., Peking	1.370	367	100
BMW China Investment Ltd., Peking	840	798	100
BMW Japan Finance Corp., Tokio	473	64	100
BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang ⁹	410	2.401	75
BMW Financial Services Korea Co. Ltd., Seoul	223	78	100
BMW Japan Corp., Tokio	223	163	100
BMW Leasing (Thailand) Co. Ltd., Bangkok	128	34	100
BMW Malaysia Sdn Bhd, Kuala Lumpur	113	97	51
BMW Korea Co. Ltd., Seoul	-	-	100
Herald International Financial Leasing Co. Ltd., Tianjin	-	-	100
BMW Manufacturing (Thailand) Co. Ltd., Rayong	-	-	100
BMW (Thailand) Co. Ltd., Bangkok	-	-	100

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
BMW Asia Pacific Capital Pte Ltd., Singapur	-	-	100
BMW Asia Pte. Ltd., Singapur	-	-	100
BMW Asia Technology Centre Sdn Bhd, Kuala Lumpur	-	-	100
BMW China Automotive Trading Ltd., Peking	-	-	100
BMW China Services Ltd., Peking	-	-	100
BMW Credit (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur	-	-	100
BMW Holding Malaysia Sdn Bhd, Kuala Lumpur	-	-	100
BMW India Financial Services Private Ltd., Gurgaon	-	-	100
BMW India Private Ltd., Gurgaon	-	-	100
BMW Lease (Malaysia) Sdn Bhd, Kuala Lumpur	-	-	100
BMW Tokyo Corp., Tokio	-	-	100
PT BMW Indonesia, Jakarta	-	-	100
2019-1 ABL, Tokio ¹¹	-	-	0
2019-2 ABL, Tokio ¹¹	-	-	0
2019-3 ABL, Tokio ¹¹	-	-	0
2020-1 ABL, Tokio ¹¹	-	-	0
2021-1 ABL, Tokio ¹¹	-	-	0
2021-2 ABL, Tokio ¹¹	-	-	0
2022-1 ABL, Tokio ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky China 2021-1, Peking ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky China 2021-2, Peking ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky China 2021-3, Peking ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky China 2022-1, Peking ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky China 2022-2, Peking ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky China Leasing 2021-1, Tianjin ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky China Leasing 2022-1, Tianjin ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky Korea 2021-1, Seoul ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky Korea 2022-1, Seoul ¹¹	-	-	0
Bavarian Sky Korea 2022-A, Seoul ¹¹	-	-	0

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
Ozeanien			
BMW Australia Finance Ltd., Mulgrave	-	-	100
BMW Australia Ltd., Melbourne	-	-	100
BMW Financial Services New Zealand Ltd., Auckland	-	-	100
BMW Melbourne Pty. Ltd., Melbourne	-	-	100
BMW New Zealand Ltd., Auckland	-	-	100
BMW Sydney Pty. Ltd., Sydney	-	-	100
Bavarian Sky Australia Trust A, Mulgrave ¹¹	-	-	0
BMW Australia Trust 2011-2, Mulgrave ¹¹	-	-	0

Nicht konsolidierte Unternehmen der BMW AG zum 31. Dezember 2022

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
INLAND⁷			
Alphabet Fleetservices GmbH, München ⁴	-	-	100
Automag GmbH, München	-	-	100
BMW Car IT GmbH, München ⁴	-	-	100
BMW i Ventures GmbH, München	-	-	100
IDEALworks GmbH, München	-	-	100
AUSLAND⁷			
Europa			
Alphabet Insurance Services Polska Sp. z o.o., Warschau	-	-	100
BMW (GB) Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW (UK) Pensions Services Ltd., Hams Hall	-	-	100
BMW Car Club Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW Drivers Club Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW Financial Services Czech Republic s.r.o., Prag	-	-	100
BMW Financial Services Slovakia s.r.o., Bratislava	-	-	100
BMW Group Benefit Trust Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW Manufacturing Hungary Kft., Debrecen	-	-	100

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
BMW Manufacturing Russland OOO, Kaliningrad	-	-	100
BMW Mobility Development Center s.r.o., Prag	-	-	100
BMW Motorsport Ltd., Farnborough	-	-	100
BMW Poland sp. z o.o., Warschau	-	-	100
BMW Russland Automotive OOO, Kaliningrad	-	-	100
John Cooper Garages Ltd., Farnborough	-	-	100
John Cooper Works Ltd., Farnborough	-	-	100
000 BMW Leasing, Moskau	-	-	100
Amerika			
217-07 Northern Boulevard Corporation, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Experience Centre Inc., Richmond Hill, Ontario	-	-	100
BMW i Ventures Inc., Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW i Ventures LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Mobility Services LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Operations Corp., Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Shared Services LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
BMW Technology Corp., Wilmington, Delaware	-	-	100
Designworks / USA Inc., Newbury Park, California	-	-	100
MINI Business Innovation LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
MINI Canada Inc., Richmond Hill, Ontario	-	-	100
Urban X Accelerator SPV LLC, Wilmington, Delaware	-	-	100
Afrika			
BMW Automobile Distributors (Pty) Ltd., Midrand	-	-	100
BPF Midrand Property Holdings (Pty) Ltd., Midrand	-	-	100
Multisource Properties (Pty) Ltd., Midrand	-	-	100

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
Asien			
BMW (China) Insurance Brokers Co. Ltd., Peking	-	-	100
BMW Finance (United Arab Emirates) Ltd., Dubai	-	-	100
BMW Financial Services Singapore Pte Ltd., Singapur	-	-	100
BMW Hong Kong Services Ltd., Hongkong	-	-	100
BMW India Foundation, Gurgaon	-	-	100
BMW India Leasing Private Ltd., Gurgaon	-	-	100
BMW Insurance Broker (Thailand) Co. Ltd., Bangkok	-	-	100
BMW Insurance Services Korea Co. Ltd., Seoul	-	-	100
BMW Middle East Retail Competency Centre DWC-LLC, Dubai	-	-	100
BMW Parts Manufacturing (Thailand) Co., Ltd., Rayong Province	-	-	100
BMW Technology Office Israel Ltd., Tel Aviv	-	-	100
Herald Hezhong (Beijing) Automotive Trading Co. Ltd., Peking	-	-	100
Ling Yue Digital Information Technology Co. Ltd., Peking	-	-	100
BMW Philippines Corp., Manila	-	-	70

**Assoziierte Unternehmen, Gemeinschaftsunternehmen und gemeinschaftliche Tätigkeiten der BMW AG
zum 31. Dezember 2022**

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
Gemeinschaftsunternehmen – at Equity bewertet			
INLAND			
YOUR NOW Holding GmbH, München ⁸	159	- 800	50
Assoziierte Unternehmen – at Equity bewertet			
INLAND			
IONITY Holding GmbH & Co. KG, München ⁸	412	- 53	15
AUSLAND			
THERE Holding B.V., Amsterdam ⁸	858	- 134	30
Solid Power, Inc., Wilmington, Delaware	-	-	6
Gemeinschaftliche Tätigkeiten – anteilig konsolidiert			
AUSLAND			
Spotlight Automotive Ltd., Zhangjiagang	-	-	50
Nicht at Equity bewertete oder anteilig konsolidierte Unternehmen			
INLAND⁷			
Encry GmbH, Unterschleißheim	-	-	50
The Retail Performance Company GmbH, München	-	-	50
PDB – Partnership for Dummy Technology and Biomechanics GbR, Gaimersheim	-	-	20
AUSLAND⁷			
BMW AVTOTOR Holding B.V., Amsterdam	-	-	50
Critical TechWorks S.A., Porto	-	-	50
BMW Albathe Finance PSC, Dubai	-	-	40
BMW Albathe Leasing LLC, Dubai	-	-	40
Bavarian & Co Co. Ltd., Incheon	-	-	20

Beteiligungen der BMW AG zum 31. Dezember 2022

Unternehmen	Eigenkapital in Mio. €	Ergebnis in Mio. €	Kapitalanteil in %
INLAND			
IVM Industrie-Verband Motorrad GmbH & Co. Dienstleistungs KG, Essen	-	-	28
SGL Carbon SE, Wiesbaden	-	-	18
Hubject GmbH, Berlin	-	-	16
Joblinge gemeinnützige AG Leipzig, Leipzig	-	-	16
Joblinge gemeinnützige AG Berlin, Berlin	-	-	10
Racer Benchmark Group GmbH, Landsberg am Lech	-	-	8
Joblinge gemeinnützige AG München, München	-	-	6
Deutsches Forschungszentrum für Künstliche Intelligenz GmbH, Kaiserslautern	-	-	5
GSB Sonderabfall-Entsorgung Bayern GmbH, Baar-Ebenhausen	-	-	3
AUSLAND			
Northvolt AB, Stockholm	-	-	3

¹ Die Werte der inländischen verbundenen Unternehmen entsprechen den nach HGB-Vorschriften aufgestellten Abschlüssen.

² Die Werte der ausländischen verbundenen Unternehmen entsprechen den nach einheitlichen IFRS aufgestellten Abschlüssen. Die Umrechnung der Auslandswerte erfolgt für Eigenkapital und Ergebnis mit dem Stichtagskurs.

³ Ergebnisübernahmevertrag mit der BMW AG

⁴ Ergebnisübernahmevertrag mit einer Tochtergesellschaft der BMW AG

⁵ Inanspruchnahme der Befreiung nach § 264 Absatz 3 beziehungsweise § 264b HGB hinsichtlich der Erstellung des Lageberichts

⁶ Inanspruchnahme der Befreiung nach § 264 Absatz 3 beziehungsweise § 264b HGB hinsichtlich der Offenlegung

⁷ Wegen ihrer insgesamt untergeordneten Bedeutung für den Konzernabschluss werden diese Unternehmen nicht konsolidiert beziehungsweise at Equity bewertet.

⁸ Die Werte bei den at Equity bewerteten und quotal konsolidierten Unternehmen entsprechen den noch einheitlichen IFRS aufgestellten Abschlüssen. Die Umrechnung der Auslandswerte erfolgt für das Eigenkapital mit dem Stichtagskurs und für das Ergebnis mit dem Durchschnittskurs.

⁹ Erstkonsolidierung

¹⁰ Entkonsolidierung im Geschäftsjahr 2022: BMW Financial Services B.V. (Verschmelzung), BMW Madrid S.L. (Liquidierung)

¹¹ Beherrschung aufgrund wirtschaftlicher Abhängigkeit

München, den 7. März 2023

Bayerische Motoren Werke

Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Oliver Zipse

Ilka Horstmeier

Dr.-Ing. Milan Nedeljković

Pieter Nota

Dr. Nicolas Peter

Dr.-Ing. Joachim Post

Frank Weber

247 Versicherung der gesetzlichen Vertreter (Bilanzeid)

248 Bestätigungsvermerk des unabhängigen Abschlussprüfers

256 Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers

4 – B I L A N Z E I D U N D V E R M E R K E D E S P R Ü F E R S

VERSICHERUNG DER GESETZLICHEN VERTRETER (BILANZEID)

Erklärung gemäß § 117 Nr. 1 WpHG i. V. m. §§ 297 Abs. 2 Satz 4 und 315 Abs. 1 Satz 5 HGB

„Wir versichern nach bestem Wissen, dass gemäß den anzuwendenden Rechnungslegungsgrundsätzen der Konzernabschluss ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt und im Konzernlagebericht der Geschäftsverlauf einschließlich des Geschäftsergebnisses und die Lage des Konzerns so dargestellt sind, dass ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild vermittelt wird sowie die wesentlichen Chancen und Risiken der voraussichtlichen Entwicklung des Konzerns beschrieben sind.“

München, den 7. März 2023

Bayerische Motoren Werke

Aktiengesellschaft

Der Vorstand

Oliver Zipse

Ilka Horstmeier

Dr.-Ing. Milan Nedeljković

Pieter Nota

Dr. Nicolas Peter

Dr.-Ing. Joachim Post

Frank Weber

BESTÄTIGUNGSVERMERK DES UNABHÄNGIGEN ABSCHLUSSPRÜFERS

An die Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft, München

Vermerk über die Prüfung des
Konzernabschlusses und des
Konzernlageberichts

Prüfungsurteile

Wir haben den Konzernabschluss der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München, und ihrer Tochtergesellschaften (der Konzern) – bestehend aus der Bilanz zum 31. Dezember 2022, der Gewinn- und Verlustrechnung des Konzerns, der Gesamtergebnisrechnung des Konzerns, der Entwicklung des Eigenkapitals und der Kapitalflussrechnung für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 sowie dem Anhang, einschließlich einer Zusammenfassung bedeutsamer Rechnungslegungsmethoden – geprüft. Darüber hinaus haben wir den Konzernlagebericht der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, der mit dem Lagebericht der Gesellschaft zusammengefasst ist, für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 geprüft. Die im Abschnitt „Sonstige Informationen“ unseres Bestätigungsvermerks genannten Bestandteile des Konzernlageberichts haben wir in Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften nicht inhaltlich geprüft.

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse

— entspricht der beigefügte Konzernabschluss in allen wesentlichen Belangen den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften und vermittelt unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens- und Finanzlage des Konzerns zum 31. Dezember 2022 sowie seiner Ertragslage für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 und

— vermittelt der beigefügte Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns. In allen wesentlichen Belangen steht dieser Konzernlagebericht in Einklang mit dem Konzernabschluss, entspricht den deutschen gesetzlichen Vorschriften und stellt die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend dar. Unser Prüfungsurteil zum Konzernlagebericht erstreckt sich nicht auf den Inhalt der im Abschnitt „Sonstige Informationen“ genannten Bestandteile des Konzernlageberichts.

Gemäß § 322 Abs. 3 Satz 1 HGB erklären wir, dass unsere Prüfung zu keinen Einwendungen gegen die Ordnungsmäßigkeit des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts geführt hat.

Grundlage für die Prüfungsurteile

Wir haben unsere Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-Abschlussprüferverordnung (Nr. 537/2014; im Folgenden „EU-APrVO“) unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Unsere Verantwortung nach diesen Vorschriften und Grundsätzen ist im Abschnitt „Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ unseres Bestätigungsvermerks weitergehend beschrieben. Wir sind von den Konzernunternehmen unabhängig in Übereinstimmung mit den europarechtlichen sowie den deutschen handelsrechtlichen und berufsrechtlichen Vorschriften und haben unsere sonstigen deutschen Berufspflichten in Übereinstimmung mit diesen

Anforderungen erfüllt. Darüber hinaus erklären wir gemäß Artikel 10 Abs. 2 Buchst. f) EU-APrVO, dass wir keine verbotenen Nichtprüfungsleistungen nach Artikel 5 Abs. 1 EU-APrVO erbracht haben. Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht zu dienen.

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte in der Prüfung des Konzernabschlusses

Besonders wichtige Prüfungssachverhalte sind solche Sachverhalte, die nach unserem pflichtgemäßen Ermessen am bedeutsamsten in unserer Prüfung des Konzernabschlusses für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 waren. Diese Sachverhalte wurden im Zusammenhang mit unserer Prüfung des Konzernabschlusses als Ganzem und bei der Bildung unseres Prüfungsurteils hierzu berücksichtigt; wir geben kein gesondertes Prüfungsurteil zu diesen Sachverhalten ab.

Aus unserer Sicht waren folgende Sachverhalte am bedeutsamsten in unserer Prüfung:

1 Bewertung vermieteter Erzeugnisse

2 Bewertung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen

3 Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzerpflichtungen sowie für Produktgarantien

4 Bilanzielle Abbildung des Erwerbs der BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, China

Unsere Darstellung dieser besonders wichtigen Prüfungssachverhalte haben wir jeweils wie folgt strukturiert:

- 1 Sachverhalt und Problemstellung
- 2 Prüferisches Vorgehen und Erkenntnisse
- 3 Verweis auf weitergehende Informationen

Nachfolgend stellen wir die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte dar:

1 Bewertung vermieteter Erzeugnisse

Der BMW Konzern vermietet im Rahmen von Operating-Lease-Verhältnissen Fahrzeuge an Endkunden (vermietete Erzeugnisse). Zum Bilanzstichtag beläuft sich der Wert der unter dem Bilanzposten „Vermietete Erzeugnisse“ ausgewiesenen Operating-Lease-Verhältnisse auf € 42.820 Mio. (ca. 17,3 % der Bilanzsumme). Die Bewertung vermieteter Erzeugnisse erfolgt zu Anschaffungs- beziehungsweise Herstellungskosten, die linear über die Vertragslaufzeit auf den erwarteten Restwert abgeschrieben werden (erzielbarer Betrag). Zentraler Schätzwert im Rahmen der Folgebewertung ist der zum Ende der Vertragslaufzeit erwartete Restwert der vermieteten Erzeugnisse. Für die Restwertprognosen zieht der BMW Konzern intern verfügbare Daten über historische Erfahrungswerte, aktuelle Marktdaten und Markteinschätzungen sowie Prognosen von externen Marktforschungsinstituten heran. Die Restwertschätzungen beinhalten auch regulatorische Änderungen in den einzelnen Märkten. Die Schätzung künftiger Restwerte ist aufgrund der Vielzahl der durch die gesetzlichen Vertreter zu treffenden Annahmen und des Umfangs der in die Ermittlung einfließenden Daten ermessensbehaftet.

Vor diesem Hintergrund und der daraus resultierenden erheblichen Schätzunsicherheiten bei der Bewertung der Restwerte der vermieteten Erzeugnisse war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem durch Befragungen und Einsichtnahme von Unterlagen zu den internen Berechnungsmethoden ein Verständnis von der Entwicklung der Operating-Lease-Verhältnisse, der zugrunde liegenden Restwertrisiken sowie der Geschäftsprozesse zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Restwertrisiken erlangt. Zudem haben wir die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsysteams insbesondere in Bezug auf die Ermittlung der erwarteten Restwerte beurteilt. Dies umfasste die Würdigung der Ordnungsmäßigkeit der relevanten IT-Systeme sowie der darin implementierten Schnittstellen durch unsere IT-Spezialisten. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit der Prognoseverfahren, die Modellannahmen sowie die verwendeten Parameter für die Bewertung der Restwerte anhand der vom BMW Konzern durchgeföhrten Validierungen gewürdig. Hierzu führten wir Befragungen der für die Steuerung und Überwachung von Restwertrisiken befassten Experten des BMW Konzerns durch und nahmen Einsicht in die internen Analysen zu Restwertentwicklungen, Restwertprognosen sowie in die Validierungsgergebnisse. Die rechnerische Richtigkeit der Prognosewerte haben wir anhand der wesentlichen Berechnungsschritte nachvollzogen.

Auf Basis der von uns durchgeföhrten Prüfungshandlungen konnten wir uns davon überzeugen, dass die der Bewertung zugrunde liegenden Methoden und Prozesse zur Ermittlung der erwarteten Restwerte der vermieteten Erzeugnisse sachgerecht sind und die in das Prognosemodell für den Restwert einfließenden Annahmen und Parameter insgesamt angemessen sind.

Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätzen sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 7 und zu den vermieteten Erzeugnissen unter Anmerkung 24 enthalten.

2 Bewertung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen

Der BMW Konzern bietet Endkunden, Händlern und Importeuren verschiedene Finanzierungsmodelle für Fahrzeuge an. In diesem Zusammenhang werden in der Bilanz zum Bilanzstichtag kurz- und langfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen in Höhe von insgesamt € 85.708 Mio. (ca. 34,7% der Bilanzsumme) ausgewiesen. Zum Bilanzstichtag bestehen hierauf Wertberichtigungen in Höhe von € 2.145 Mio. Zur Ermittlung der Höhe der erforderlichen Wertberichtigung auf Forderungen aus Finanzdienstleistungen werden unter anderem die Bonität der Händler, Importeure und Endkunden sowie etwaige Verlustquoten vom BMW Konzern eingeschätzt und Risikovorsorgeparameter aus historischen Ausfallwahrscheinlichkeiten und Verlustquoten abgeleitet.

Die Ermittlung der Wertberichtigungen durch die gesetzlichen Vertreter ist aufgrund mehrerer wertbestimmender Faktoren, wie der Bonitätseinschätzung, der Bestimmung der Ausfallwahrscheinlichkeiten sowie der Verlustquoten in erheblichem Umfang ermessensbehaftet und war daher im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir unter anderem durch Befragungen, Einsichtnahme von Unterlagen zu den internen Berechnungsmethoden und Auswertungen ein umfassendes Verständnis von der Entwicklung der Forderungen aus Finanzdienstleistungen, der damit verbundenen adressenausfallbezogenen Risiken sowie von den Geschäftsprozessen zur Identifizierung, Steuerung, Überwachung und Bewertung der Adressenausfallrisiken erlangt. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsysteins in Bezug auf die Höhe der zu erfassenden Wertberichtigung beurteilt. Dazu haben wir auch die relevanten IT-Systeme und internen Abläufe gewürdig. Die Würdigung umfasste neben der Ordnungsmäßigkeit der betroffenen Systeme und zugehörigen Schnittstellen zur Sicherstellung der Vollständigkeit der Daten auch die Beurteilung von auto-

matisierten Kontrollen zur Datenverarbeitung durch unsere IT-Spezialisten. Im Rahmen unserer Prüfung haben wir insbesondere die Angemessenheit der Risikoklassifizierungsverfahren sowie der verwendeten Risikovorsorgeparameter beurteilt. Dazu haben wir vor allem die regelmäßig von der Gesellschaft durchgeföhrten Validierungen der Parameter analysiert. Zur Beurteilung der Adressenausfallrisiken haben wir zudem mittels einer bewussten Auswahl anhand von Einzelfällen nachvollzogen, ob unter anderem die Merkmale für die Zuordnung zu den jeweiligen Risikoklassen entsprechend vorlagen und die Wertberichtigungen unter Anwendung der für diese Risikoklassen festgelegten Parameter berechnet wurden.

Die in die Bewertung der Forderungen für Finanzdienstleistungen einfließenden Annahmen und Parameter sind aus unserer Sicht insgesamt angemessen.

Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 7 und zu den „Forderungen aus Finanzdienstleistungen“ unter Anmerkung 26 enthalten.

3 Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien

Die Vorsorgen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien sind im Konzernabschluss des BMW Konzerns als wesentlicher Betrag in den sonstigen Rückstellungen enthalten. Die Verpflichtungen betragen zum 31. Dezember 2022 € 8.251 Mio. (ca. 3,3 % der Bilanzsumme). Der BMW Konzern ist für die gesetzlich vorgeschriebene Gewährleistung und die Produktgarantien im jeweiligen Absatzmarkt verantwortlich. Zur Schätzung von ungewissen Verpflichtungen aus Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie aus Produktgarantien für abgesetzte Fahrzeuge werden Informationen über Art und Volumen aufgetretener

Schäden sowie deren Behebung auf Fahrzeugmodellebene erfasst und ausgewertet. Die erwartete Höhe der Verpflichtungen wird aus den Aufwendungen der Vergangenheit extrapoliert und sofern die Ansatzkriterien des IAS 37 erfüllt sind, eine Rückstellung in entsprechender Höhe gebildet. Für konkrete oder zu erwartende Einzelsachverhalte, wie zum Beispiel Rückrufaktionen für abgesetzte Fahrzeuge, werden, sofern nicht bereits berücksichtigt, zusätzliche Rückstellungen gebildet.

Die Ermittlung der Rückstellungen ist mit unvermeidbaren Schätzunsicherheiten verbunden und unterliegt einem hohen Änderungsrisiko, abhängig unter anderem vom Bekanntwerden festgestellter Mängel sowie der Inanspruchnahme durch die Fahrzeughalter. Vor diesem Hintergrund war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

Um die Angemessenheit der im Rahmen der Ermittlung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie aus Produktgarantien verwendeten Bewertungsmethode inklusive der Annahmen und Parameter zu beurteilen, haben wir in Gesprächen mit den verantwortlichen Mitarbeitern des BMW Konzerns vor allem ein Verständnis über den Prozess zur Bestimmung der Annahmen und Parameter erlangt. Darüber hinaus haben wir die Angemessenheit sowie Wirksamkeit der Kontrollen zur Bestimmung der Annahmen und Parameter gewürdigt. Unter Einbindung unserer IT-Spezialisten haben wir die verwendeten IT-Systeme auf ihre Ordnungsmäßigkeit überprüft. Die Aufwendungen für Schadensfälle sowie technische Aktionen haben wir hierbei mit den tatsächlich eingetretenen Kosten verglichen, um einen Rückschluss auf die Prognosequalität zu ermöglichen. Anhand bewusst ausgewählter Fahrzeugmodelle wurde die rechnerische Richtigkeit des konzernweit eingesetzten Bewertungsmodells nachvollzogen. Die Annahmen des BMW Konzerns, inwieweit die Vergangenheitswerte repräsentativ für die zu erwartenden Schadensanfälligkeit, den zu erwartenden wertmäßigen Schaden pro Fahrzeug

(bestehend aus Material- und Arbeitsaufwand) sowie für die zu erwartende Geltendmachung von Ansprüchen aus Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sind, haben wir nachvollzogen und gewürdigt.

Die Methode zur Bewertung der Rückstellungen für Gewährleistungs- und Kulanzverpflichtungen sowie für Produktgarantien ist aus unserer Sicht insgesamt geeignet. Die von den gesetzlichen Vertretern verwendeten Bewertungsparameter und Annahmen sind unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen aus unserer Sicht insgesamt sachgerecht.

3 Die Angaben der Gesellschaft zu den angewandten „Bilanzierungs- und Bewertungsgrundsätze sowie Annahmen, Ermessensentscheidungen und Schätzungen“ sind im Anhang unter Anmerkung 7 und zu den „Sonstige Rückstellungen“ unter Anmerkung 35 enthalten.

4 Bilanzielle Abbildung des Erwerbs der BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, China

1 Der BMW Konzern hielt 50 % an der BMW Brilliance Automotive Ltd., Shenyang, China. Am 11. Oktober 2018 wurde ein Kaufvertrag zum Erwerb von weiteren 25 % der Anteile an der BMW Brilliance Automotive Ltd. Shenyang, China, abgeschlossen. Die Akquisition stand unter dem Vorbehalt des Wegfalls der Joint-Venture-Pflicht für Automobilproduktion in China, welche im Januar 2022 erfolgte. Der Vollzug der Transaktion fand am 11. Februar 2022 statt, der Kaufpreis betrug € 3,7 Mrd. Die bisher gehaltenen Anteile werden zum Erwerbszeitpunkt zum beizulegenden Zeitwert bewertet, was im Geschäftsjahr 2022 zu einem Aufwertungseffekt von € 7,7 Mrd. führte. Im Rahmen der Aufdeckung der stillen Reserven im Rahmen der Kaufpreisallokation wurden dabei die identifizierbaren Vermögenswerte und übernommenen Schulden und Eventualschulden des erworbenen Unternehmens mit den beizulegenden Zeitwerten angesetzt. Aus der Transaktion ergab sich ein Geschäfts- oder Firmenwert von € 1,2 Mrd.

Aufgrund der Schätzungssicherheiten bei der Bewertung der Vermögenswerte und Schulden im Rahmen der Kaufpreisallokation sowie der insgesamt wesentlichen betragsmäßigen Auswirkungen des Unternehmenserwerbs auf die Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des BMW Konzerns war dieser Sachverhalt im Rahmen unserer Prüfung von besonderer Bedeutung.

2 Im Rahmen unserer Prüfung des Unternehmenserwerbs der BMW Brilliance Automotive Ltd. Shenyang, China, haben wir zunächst die vertraglichen Vereinbarungen unter Einbezug unserer Spezialisten für internationale Rechnungslegung gewürdigt sowie den gezahlten Kaufpreis als Gegenleistung für den erworbenen Geschäftsbetrieb mit den uns vorgelegten Nachweisen über die geleisteten Zahlungen nachvollzogen. Weiterhin haben wir die zugrundeliegenden Eröffnungsbilanzwerte beurteilt. Darüber hinaus haben wir die dem Unternehmenserwerb zugrundeliegende Bilanz zu beizulegenden Zeitwerten zum Erstkonsolidierungszeitpunkt beurteilt und insbesondere die Ermittlung des Aufwertungseffekts im Hinblick auf die bisher gehaltenen Anteile sowie die Aufdeckung der stillen Reserven im Rahmen der Kaufpreisallokation nachvollzogen. Hierbei haben wir unter anderem auch die den Bewertungen zugrunde liegenden Modelle sowie die angewandten Bewertungsparameter und Annahmen auf ihre Angemessenheit hin gewürdigt. Angesichts der Besonderheiten bei der Ermittlung der beizulegenden Zeitwerte im Rahmen der Kaufpreisallokation haben uns dabei unsere Bewertungsspezialisten unterstützt. Mit diesen gemeinsam haben wir insbesondere den Aufwertungseffekt sowie die Aufdeckung der stillen Reserven im Rahmen der Kaufpreisallokation) nachvollzogen, sowie durch die Verwendung von Checklisten die Vollständigkeit und Richtigkeit der nach IFRS 3 geforderten Anhangangaben gewürdigt.

Wir konnten uns insgesamt davon überzeugen, dass die bilanzielle Abbildung dieses Unternehmenserwerbs sachgerecht erfolgt ist und die von den gesetzlichen Vertretern vorgenommenen Einschätzungen und getroffenen Annah-

men insgesamt nachvollziehbar und hinreichend begründet sind.

3 Die Angaben der Gesellschaft zum Unternehmenserwerb sind im Abschnitt 3 „Anteilserhöhung BMW Brilliance Automotive Ltd.“ des Anhangs enthalten.

Sonstige Informationen

Die gesetzlichen Vertreter sind für die sonstigen Informationen verantwortlich. Die sonstigen Informationen umfassen die folgenden nicht inhaltlich geprüften Bestandteile des Konzernlageberichts:

- den Abschnitt „Angemessenheit und Wirksamkeit des internen Kontrollsysteams und Risikomanagementsystems“ des Konzernlageberichts
- die mit [r...1] gekennzeichneten Angaben der nichtfinanziellen Erklärung zur Erfüllung der § 289b bis 289e HGB und § 315b bis 315c HGB

Die sonstigen Informationen umfassen zudem

- die Erklärung zur Unternehmensführung nach § 289f HGB und § 315d HGB
- den Vergütungsbericht nach § 162 AktG, für den zusätzlich auch der Aufsichtsrat verantwortlich ist
- alle übrigen Teile des Geschäftsberichts – ohne weitergehende Querverweise auf externe Informationen –, mit Ausnahme des geprüften Konzernabschlusses, des geprüften Konzernlageberichts sowie unseres Bestätigungsvermerks

Unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht erstrecken sich nicht auf die sonstigen Informationen, und dementsprechend geben wir weder ein Prüfungsurteil noch irgendeine andere Form von Prüfungsschlussfolgerung hierzu ab.

Im Zusammenhang mit unserer Prüfung haben wir die Verantwortung, die oben genannten sonstigen Informationen zu lesen und dabei zu würdigen, ob die sonstigen Informationen

- wesentliche Unstimmigkeiten zum Konzernabschluss, zu den inhaltlich geprüften Konzernlageberichtsangaben oder zu unseren bei der Prüfung erlangten Kenntnissen aufweisen oder
- anderweitig wesentlich falsch dargestellt erscheinen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für den Konzernabschluss und den Konzernlagebericht

Die gesetzlichen Vertreter sind verantwortlich für die Aufstellung des Konzernabschlusses, der den IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und den ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften in allen wesentlichen Belangen entspricht, und dafür, dass der Konzernabschluss unter Beachtung dieser Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig bestimmt haben, um die Aufstellung eines Konzernabschlusses zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (d.h. Manipulationen der Rechnungslegung und Vermögensschädigungen) oder Irrtümern ist.

Bei der Aufstellung des Konzernabschlusses sind die gesetzlichen Vertreter dafür verantwortlich, die Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmensaktivität zu beurteilen. Des Weiteren haben sie die Verantwortung, Sachverhalte in Zusammenhang mit der Fortführung der Unternehmensaktivität, sofern einschlägig, anzugeben. Darüber hinaus sind sie dafür verantwortlich, auf der Grundlage des Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmensaktivität zu bilanzieren, es sei denn, es besteht die Absicht den Konzern zu liquidieren oder der

Einstellung des Geschäftsbetriebs oder es besteht keine realistische Alternative dazu.

Außerdem sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Aufstellung des Konzernlageberichts, der insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die Vorkehrungen und Maßnahmen (Systeme), die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit den anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften zu ermöglichen und um ausreichende geeignete Nachweise für die Aussagen im Konzernlagebericht erbringen zu können.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Rechnungslegungsprozesses des Konzerns zur Aufstellung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts.

Verantwortung des Abschlussprüfers für die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob der Konzernabschluss als Ganzes frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern ist, und ob der Konzernlagebericht insgesamt ein zutreffendes Bild von der Lage des Konzerns vermittelt sowie in allen wesentlichen Belangen mit dem Konzernabschluss sowie mit den bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnissen in Einklang steht, den deutschen gesetzlichen Vorschriften entspricht und die Chancen und Risiken der zukünftigen Entwicklung zutreffend darstellt, sowie einen Bestätigungsvermerk zu erteilen, der unsere Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht beinhaltet.

Hinreichende Sicherheit ist ein hohes Maß an Sicherheit, aber keine Garantie dafür, dass eine in Übereinstimmung mit § 317 HGB und der EU-APrVO unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeföhrte Prüfung eine wesentliche falsche Darstellung stets aufdeckt. Falsche Darstellungen können aus dolosen Handlungen oder Irrtümern resultieren und werden als wesentlich angesehen, wenn vernünftigerweise erwartet werden könnte, dass sie einzeln oder insgesamt die auf der Grundlage dieses Konzernabschlusses und Konzernlageberichts getroffenen wirtschaftlichen Entscheidungen von Adressaten beeinflussen.

Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher falscher Darstellungen im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufgrund von dolosen Handlungen oder Irrtümern, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungs nachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unsere Prüfungsurteile zu dienen. Das Risiko, dass aus dolosen Handlungen resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, ist höher als das Risiko, dass aus Irrtümern resultierende wesentliche falsche Darstellungen nicht aufgedeckt werden, da dolose Handlungen kollusives Zusammenwirken, Fälschungen, beabsichtigte Unvollständigkeiten, irreführende Darstellungen bzw. das Außerkraftsetzen interner Kontrollen beinhalten können.

- gewinnen wir ein Verständnis von dem für die Prüfung des Konzernabschlusses relevanten internen Kontrollsysterm und den für die Prüfung des Konzernlageberichts relevanten Vorkehrungen und Maßnahmen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Systeme abzugeben.

- beurteilen wir die Angemessenheit der von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsmethoden sowie die Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern dargestellten geschätzten Werte und damit zusammenhängenden Angaben.
- ziehen wir Schlussfolgerungen über die Angemessenheit des von den gesetzlichen Vertretern angewandten Rechnungslegungsgrundsatzes der Fortführung der Unternehmenstätigkeit sowie, auf der Grundlage der erlangten Prüfungsnachweise, ob eine wesentliche Unsicherheit im Zusammenhang mit Ereignissen oder Gegebenheiten besteht, die bedeutsame Zweifel an der Fähigkeit des Konzerns zur Fortführung der Unternehmenstätigkeit aufwerfen können. Falls wir zu dem Schluss kommen, dass eine wesentliche Unsicherheit besteht, sind wir verpflichtet, im Bestätigungsvermerk auf die dazugehörigen Angaben im Konzernabschluss und im Konzernlagebericht aufmerksam zu machen oder, falls diese Angaben unangemessen sind, unser jeweiliges Prüfungsurteil zu modifizieren. Wir ziehen unsere Schlussfolgerungen auf der Grundlage der bis zum Datum unseres Bestätigungsvermerks erlangten Prüfungsnachweise. Zukünftige Ereignisse oder Gegebenheiten können jedoch dazu führen, dass der Konzern seine Unternehmenstätigkeit nicht mehr fortführen kann.
- beurteilen wir Darstellung, Aufbau und Inhalt des Konzernabschlusses insgesamt einschließlich der Angaben sowie ob der Konzernabschluss die zugrunde liegenden Geschäftsvorfälle und Ereignisse so darstellt, dass der Konzernabschluss unter Beachtung der IFRS, wie sie in der EU anzuwenden sind, und der ergänzend nach § 315e Abs. 1 HGB anzuwendenden deutschen gesetzlichen Vorschriften ein den tatsächlichen Verhältnissen entsprechendes Bild der Vermögens-, Finanz- und Ertragslage des Konzerns vermittelt.

- holen wir ausreichende geeignete Prüfungsnachweise für die Rechnungslegungsinformationen der Unternehmen oder Geschäftstätigkeiten innerhalb des Konzerns ein, um Prüfungsurteile zum Konzernabschluss und zum Konzernlagebericht abzugeben. Wir sind verantwortlich für die Anleitung, Beaufsichtigung und Durchführung der Konzernabschlussprüfung. Wir tragen die alleinige Verantwortung für unsere Prüfungsurteile.
- beurteilen wir den Einklang des Konzernlageberichts mit dem Konzernabschluss, seine Gesetzesentsprechung und das von ihm vermittelte Bild von der Lage des Konzerns.
- führen wir Prüfungshandlungen zu den von den gesetzlichen Vertretern dargestellten zukunftsorientierten Angaben im Konzernlagebericht durch. Auf Basis ausreichender geeigneter Prüfungsnachweise vollziehen wir dabei insbesondere die den zukunftsorientierten Angaben von den gesetzlichen Vertretern zugrunde gelegten bedeutsamen Annahmen nach und beurteilen die sachgerechte Ableitung der zukunftsorientierten Angaben aus diesen Annahmen. Ein eigenständiges Prüfungsurteil zu den zukunftsorientierten Angaben sowie zu den zugrunde liegenden Annahmen geben wir nicht ab. Es besteht ein erhebliches unvermeidbares Risiko, dass künftige Ereignisse wesentlich von den zukunftsorientierten Angaben abweichen.

Wir erörtern mit den für die Überwachung Verantwortlichen unter anderem den geplanten Umfang und die Zeitplanung der Prüfung sowie bedeutsame Prüfungsfeststellungen, einschließlich etwaiger bedeutsamer Mängel im internen Kontrollsysteem, die wir während unserer Prüfung feststellen.

Wir geben gegenüber den für die Überwachung Verantwortlichen eine Erklärung ab, dass wir die relevanten Unabhängigkeitsanforderungen eingehalten haben, und erörtern mit ihnen alle Beziehungen und sonstigen Sachverhalte, von denen vernünftigerweise angenommen werden kann, dass sie sich auf unsere Unabhängigkeit auswirken, und sofern einschlägig, die zur Be seitigung von Unabhängigkeitsgefährdungen vorgenommenen Handlungen oder ergriffenen Schutzmaßnahmen.

Wir bestimmen von den Sachverhalten, die wir mit den für die Überwachung Verantwortlichen erörtert haben, diejenigen Sachverhalte, die in der Prüfung des Konzernabschlusses für den aktuellen Berichtszeitraum am bedeutsamsten waren und daher die besonders wichtigen Prüfungssachverhalte sind. Wir beschreiben diese Sachverhalte im Bestätigungsvermerk, es sei denn, Gesetze oder andere Rechtsvorschriften schließen die öffentliche Angabe des Sachverhalts aus.

SONSTIGE GESETZLICHE UND ANDERE RECHTLICHE ANFORDERUNGEN

Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB

Prüfungsurteil

Wir haben gemäß § 317 Abs. 3a HGB eine Prüfung mit hinreichender Sicherheit durchgeführt, ob die in der Datei BMW_AG_KA+KLB_ESEF-2022-12-31.zip enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts (im Folgenden auch als „ESEF-Unterlagen“ bezeichnet) den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat („ESEF-Format“) in allen wesentlichen Belangen entsprechen. In Einklang mit den deutschen gesetzlichen Vorschriften erstreckt sich diese Prüfung nur auf die Überführung der Informationen des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in das ESEF-Format und daher weder auf die in diesen Wiedergaben enthaltenen noch auf andere in der oben genannten Datei enthaltene Informationen.

Nach unserer Beurteilung entsprechen die in der oben genannten Datei enthaltenen und für Zwecke der Offenlegung erstellten Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in allen wesentlichen Belangen den Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat. Über dieses Prüfungsurteil sowie unsere im voranstehenden „Vermerk über die Prüfung des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts“ enthaltenen Prüfungsurteile zum beigefügten Konzernabschluss und zum beigefügten Konzernlagebericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022 hinaus geben wir keinerlei Prüfungsurteil zu den in diesen Wiedergaben

enthaltenen Informationen sowie zu den anderen in der oben genannten Datei enthaltenen Informationen ab.

Grundlage für das Prüfungsurteil

Wir haben unsere Prüfung der in der oben genannten Datei enthaltenen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts in Übereinstimmung mit § 317 Abs. 3a HGB unter Beachtung des IDW Prüfungsstandards: Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben von Abschlüssen und Lageberichten nach § 317 Abs. 3a HGB (IDW PS 410 (06.2022)) und des International Standard on Assurance Engagements 3000 (Revised) durchgeführt. Unsere Verantwortung danach ist im Abschnitt „Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen“ weitergehend beschrieben. Unsere Wirtschaftsprüferpraxis hat die Anforderungen an das Qualitätssicherungssystem des IDW Qualitätssicherungsstandards: Anforderungen an die Qualitäts sicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis (IDW QS 1) angewendet.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats für die ESEF-Unterlagen

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Erstellung der ESEF-Unterlagen mit den elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 1 HGB und für die Auszeichnung des Konzernabschlusses nach Maßgabe des § 328 Abs. 1 Satz 4 Nr. 2 HGB.

Ferner sind die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Erstellung der ESEF-Unterlagen zu ermöglichen, die frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Vorgaben des § 328 Abs. 1 HGB an das elektronische Berichtsformat sind.

Der Aufsichtsrat ist verantwortlich für die Überwachung des Prozesses der Erstellung der ESEF-Unterlagen als Teil des Rechnungslegungsprozesses.

Verantwortung des Konzernabschlussprüfers für die Prüfung der ESEF-Unterlagen

Unsere Zielsetzung ist, hinreichende Sicherheit darüber zu erlangen, ob die ESEF-Unterlagen frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – Verstößen gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB sind. Während der Prüfung üben wir pflichtgemäßes Ermessen aus und bewahren eine kritische Grundhaltung. Darüber hinaus

- identifizieren und beurteilen wir die Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – Verstöße gegen die Anforderungen des § 328 Abs. 1 HGB, planen und führen Prüfungshandlungen als Reaktion auf diese Risiken durch sowie erlangen Prüfungsnachweise, die ausreichend und geeignet sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.
- gewinnen wir ein Verständnis von den für die Prüfung der ESEF-Unterlagen relevanten internen Kontrollen, um Prüfungshandlungen zu planen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht mit dem Ziel, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit dieser Kontrollen abzugeben.
- beurteilen wir die technische Gültigkeit der ESEF-Unterlagen, d. h. ob die die ESEF-Unterlagen enthaltende Datei die Vorgaben der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der zum Abschlussstichtag geltenden Fassung an die technische Spezifikation für diese Datei erfüllt.
- beurteilen wir, ob die ESEF-Unterlagen eine inhaltsgleiche XHTML-Wiedergabe des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts ermöglichen.
- beurteilen wir, ob die Auszeichnung der ESEF-Unterlagen mit Inline XBRL-Technologie (iXBRL) nach Maßgabe der Artikel 4 und 6 der Delegierten Verordnung (EU) 2019/815 in der am Abschlussstichtag geltenden Fassung eine angemessene und vollständige maschinenlesbare XBRL-Kopie der XHTML-Wiedergabe ermöglicht.

Übrige Angaben gemäß Artikel 10 EU-APrVO

Wir wurden von der Hauptversammlung am 11. Mai 2022 als Konzernabschlussprüfer gewählt. Wir wurden am 30. Juni 2022 vom Aufsichtsrat beauftragt. Wir sind ununterbrochen seit dem Geschäftsjahr 2019 als Konzernabschlussprüfer der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München, tätig.

Wir erklären, dass die in diesem Bestätigungsvermerk enthaltenen Prüfungsurteile mit dem zusätzlichen Bericht an den Prüfungsausschuss nach Artikel 11 EU-APrVO (Prüfungsbericht) in Einklang stehen.

HINWEIS AUF EINEN SONSTIGEN SACHVERHALT – VERWENDUNG DES BESTÄTIGUNGSVERMERKS

Unser Bestätigungsvermerk ist stets im Zusammenhang mit dem geprüften Konzernabschluss und dem geprüften Konzernlagebericht sowie den geprüften ESEF-Unterlagen zu lesen. Der in das ESEF-Format überführte Konzernabschluss und Konzernlagebericht – auch die in das Unternehmensregister einzustellenden Fassungen – sind lediglich elektronische Wiedergaben des geprüften Konzernabschlusses und des geprüften Konzernlageberichts und treten nicht an deren Stelle. Insbesondere ist der „Vermerk über die Prüfung der für Zwecke der Offenlegung erstellten elektronischen Wiedergaben des Konzernabschlusses und des Konzernlageberichts nach § 317 Abs. 3a HGB“ und unser darin enthaltenes Prüfungsurteil nur in Verbindung mit den in elektronischer Form bereitgestellten geprüften ESEF-Unterlagen verwendbar.

VERANTWORTLICHER WIRTSCHAFTSPRÜFER

Der für die Prüfung verantwortliche Wirtschaftsprüfer ist Michael Popp.

München, den 8. März 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH

Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven

Wirtschaftsprüferin

Michael Popp

Wirtschaftsprüfer

VERMERK DES UNABHÄNGIGEN WIRTSCHAFTSPRÜFERS

Betriebswirtschaftliche Prüfung der nichtfinanziellen Berichterstattung und von Nachhaltigkeitsinformationen im Integrierten Konzernbericht 2022

Vermerk des unabhängigen Wirtschaftsprüfers über eine betriebswirtschaftliche Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit von Angaben der nichtfinanziellen Berichterstattung und Nachhaltigkeitsangaben

An die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München

Wir haben die im „BMW Group Bericht 2022“ für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 (im Folgenden der „Integrierte Konzernbericht“) der Bayerischen Motoren Werke Aktiengesellschaft, München, (im Folgenden die „Gesellschaft“) mit [t...1] gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft, die in den im Integrierten Konzernbericht enthaltenen zusammengefassten Lagebericht integriert ist (im Folgenden die „Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung“) sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“, „Weitere GRI Informationen“ und „SASB-Index“ des Integrierten Konzernberichts enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben (im Folgenden die „Nachhaltigkeitsangaben“) einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung begrenzter Sicherheit unterzogen. Unser Auftrag bezieht sich dabei ausschließlich auf die mit dem Symbol [t...1] gekennzeichneten Angaben sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“, „Weitere GRI Informationen“ und „SASB-Index“ enthaltenen Angaben.

Nicht Gegenstand unserer Prüfung sind die im Integrierten Konzernbericht genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter

Die gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung in Übereinstimmung mit den §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und Artikel 8 der VERORDNUNG (EU) 2020/852 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES vom 18. Juni 2020 über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019/2088 (im Folgenden die „EU-Taxonomieverordnung“) und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie mit deren eigenen in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dargestellten Auslegung der in der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten enthaltenen Formulierungen und Begriffe und des integrierten Konzernberichts in Übereinstimmung mit den in den Sustainability Reporting Standards der Global Reporting Initiative genannten Grundsätzen (im Folgenden die „GRI-Kriterien“) sowie für die Auswahl der Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung und der Nachhaltigkeitsangaben.

Diese Verantwortung der gesetzlichen Vertreter der Gesellschaft umfasst die Auswahl und Anwendung angemessener Methoden zur nichtfinanziellen Berichterstattung und Nachhaltigkeitsberichterstattung sowie das Treffen von Annahmen und die Vornahme von Schätzungen zu einzelnen nichtfinanziellen Angaben und Nachhaltigkeitsangaben der Gesellschaft die unter den gegebenen Umständen angemessen sind. Ferner sind die gesetzlichen Vertreter verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachtet haben, um die Aufstellung eines Integrierten Konzernberichts zu ermöglichen, der frei von wesentlichen falschen Darstellungen aufgrund von dolosen Handlungen (Manipulation des Integrierten Konzernberichts) oder Irrtümern ist.

Die EU-Taxonomieverordnung und die hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte enthalten Formulierungen und Begriffe, die noch erheblichen Auslegungsunsicherheiten unterliegen und für die noch nicht in jedem Fall Klarstellungen veröffentlicht wurden. Daher haben die gesetzlichen Vertreter ihre Auslegung der EU-Taxonomieverordnung und der hierzu erlassenen delegierten Rechtsakte im Abschnitt „EU-Taxonomie“ der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung niedergelegt. Sie sind verantwortlich für die Vertretbarkeit dieser Auslegung. Aufgrund des immensen Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, ist die Rechtskonformität der Auslegung mit Unsicherheiten behaftet.

Unabhängigkeit und Qualitätssicherung der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Wir haben die deutschen berufsrechtlichen Vorschriften zur Unabhängigkeit sowie weitere berufliche Verhaltensanforderungen eingehalten.

Unsere Wirtschaftsprüfungsgesellschaft wendet die nationalen gesetzlichen Regelungen und berufsständischen Verlautbarungen – insbesondere der Berufssatzung für Wirtschaftsprüfer und vereidigte Buchprüfer (BS WP/vBP) sowie des vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) herausgegebenen IDW Qualitätssicherungsstandards 1 „Anforderungen an die Qualitätssicherung in der Wirtschaftsprüferpraxis“ (IDW QS 1) – an und unterhält dementsprechend ein umfangreiches Qualitätssicherungssystem, das dokumentierte Regelungen und Maßnahmen in Bezug auf die Einhaltung beruflicher Verhaltensanforderungen, beruflicher Standards sowie maßgebender gesetzlicher und anderer rechtlicher Anforderungen umfasst.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf Grundlage der von uns durchgeföhrten Prüfung ein Prüfungsurteil mit begrenzter Sicherheit über die mit [r...i] gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung sowie die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“, „Weitere GRI Informationen“ und „SASB-Index“ enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben im Integrierten Konzernbericht abzugeben.

Wir haben unsere betriebswirtschaftliche Prüfung unter Beachtung des International Standard on Assurance Engagements (ISAE) 3000 (Revised): „Assurance Engagements other than Audits or Reviews of Historical Financial Information“, herausgegeben vom IAASB, durchgeführt. Danach haben wir die Prüfung so zu planen und durchzuführen, dass wir mit begrenzter Sicherheit beurteilen können, ob uns Sachverhalte bekannt geworden sind, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass

- die mit [r...i] gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft, die in den im Integrierten Konzernbericht enthaltenen zusammengefassten Lagebericht integriert ist, mit Ausnahme der in den mit [r...i] gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen, in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für diese Angaben relevanten Regelungen der §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt „EU-Taxonomie“ der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dargestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter aufgestellt worden sind, oder
- die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“, „Weitere GRI Informationen“ und „SASB-Index“ des Integrierten Konzernberichts der Gesellschaft enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Bei einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer begrenzten Sicherheit sind die durchgeföhrten Prüfungshandlungen im Vergleich zu einer betriebswirtschaftlichen Prüfung zur Erlangung einer hinreichenden Sicherheit weniger umfangreich, sodass dementsprechend eine erheblich geringere Prüfungsicherheit erlangt wird. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßen Ermessen des Wirtschaftsprüfers.

Im Rahmen unserer Prüfung haben wir u.a. folgende Prüfungshandlungen und sonstige Tätigkeiten durchgeföhrt:

- Verschaffung eines Verständnisses über die Struktur der Nachhaltigkeitsorganisation und über die Einbindung von Stakeholdern

- Befragung der gesetzlichen Vertreter und relevanter Mitarbeiter, die in die Aufstellung des Integrierten Konzernberichts einbezogen wurden, über den Aufstellungsprozess, über das auf diesen Prozess bezogene interne Kontrollsysterm sowie über Angaben im Integrierten Konzernbericht
- Identifikation wahrscheinlicher Risiken wesentlicher falscher Angaben im Integrierten Konzernbericht
- Prüfung von Prozessen zur Erfassung, Kontrolle, Analyse und Aggregation ausgewählter Daten verschiedener Standorte des Konzerns auf Basis von Stichproben
- Analytische Beurteilung von Angaben im Integrierten Konzernbericht
- Beurteilung des Prozesses zur Identifikation der taxonomiefähigen und taxonomiekonformen Wirtschaftsaktivitäten und der entsprechenden Angaben in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung
- Beurteilung der Darstellung der Angaben
- Befragung zur Relevanz von Klimarisiken
- Beurteilung der CO₂ Compensationszertifikate ausschließlich hinsichtlich ihres Vorhandenseins, jedoch nicht hinsichtlich ihrer Wirkung

Die gesetzlichen Vertreter haben bei der Ermittlung der Angaben gemäß Artikel 8 der EU-Taxonomieverordnung unbestimmte Rechtsbegriffe auszulegen. Aufgrund des immanenten Risikos, dass unbestimmte Rechtsbegriffe unterschiedlich ausgelegt werden können, sind die Rechtskonformität der Auslegung und dementsprechend unsere diesbezügliche Prüfung mit Unsicherheiten behaftet.

Prüfungsurteil

Auf der Grundlage der durchgeföhrten Prüfungshandlungen und der erlangten Prüfungs nachweise sind uns keine Sachverhalte bekannt geworden, die uns zu der Auffassung gelangen lassen, dass

- die mit [...] gekennzeichneten Angaben der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022, die in den im Integrierten Konzernbericht enthaltenen zusammengefassten Lagebericht integriert ist, in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den für diese Angaben relevanten Regelungen der §§ 315c i.V.m. 289c bis 289e HGB und der EU-Taxonomieverordnung und den hierzu erlassenen delegierten Rechtsakten sowie der in Abschnitt EU-Taxonomie der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung dar gestellten Auslegung durch die gesetzlichen Vertreter auf gestellt worden sind, oder
- die in den Abschnitten „Dialog mit den Stakeholdern“, „Weitere GRI Informationen“ und „SASB-Index“ des Integrierten Konzernberichts der Gesellschaft für den Zeitraum vom 1. Januar bis 31. Dezember 2022 enthaltenen Nachhaltigkeitsangaben in allen wesentlichen Belangen nicht in Übereinstimmung mit den relevanten GRI-Kriterien aufgestellt worden sind.

Wir geben kein Prüfungsurteil zu den mit [...] gekennzeichneten Angaben in der zusammengefassten nichtfinanziellen Erklärung genannten externen Dokumentationsquellen oder Expertenmeinungen ab.

Verwendungsbeschränkung für den Vermerk

Wir weisen darauf hin, dass die Prüfung für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt wurde und der Vermerk nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt ist. Folglich ist er möglicherweise für einen anderen als den vorgenannten Zweck nicht geeignet. Somit ist der Vermerk nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Vermögens-) Entscheidungen treffen. Unsere Verantwortung besteht allein der Gesellschaft gegenüber. Dritten gegenüber übernehmen wir dagegen keine Verantwortung. Unser Prüfungsurteil ist in dieser Hinsicht nicht modifiziert.

München, den 8. März 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Michael Popp
Wirtschaftsprüfer

Nicolette Behncke
Wirtschaftsprüferin

260 Vergütungsbericht

260 I. Rückblick auf das Geschäftsjahr 2022 aus Vergütungssicht

262 II. Vergütung der Mitglieder des Vorstands

300 III. Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

**304 IV. Vergleichende Darstellung der Vergütungs- und
Ertragsentwicklung nach § 162 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 AktG**

308 V. Sonstiges

308 VI. Ausblick auf das Geschäftsjahr 2023

309 VII. Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

5 – V E R G Ü T U N G S - B E R I C H T

VERGÜTUNGSBERICHT

VERGÜTUNGSBERICHT

260 I. Rückblick auf das Geschäftsjahr 2022 aus Vergütungssicht

262 II. Vergütung der Mitglieder des Vorstands

262 1. Grundsätze des Vergütungssystems und Beitrag der Vergütung zur Förderung der Geschäftsstrategie und zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft

263 2. Das Vergütungssystem seit dem Geschäftsjahr 2021 im Überblick

266 3. Festlegung und Überprüfung von Vergütungssystem und individueller Vergütung

271 4. Vergütung für das Geschäftsjahr 2022

281 5. Aktienhalteverpflichtung (Share Ownership Guideline)

281 6. Altersversorgung

282 7. Malus und Clawback Regelungen

282 8. Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot

283 9. Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG

293 10. Gewährte und geschuldete Vergütung der ehemaligen Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG

297 11. Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) 2022

300 III. Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats

300 1. Satzungsregelung und Verfahren

300 2. Vergütungsgrundsätze und Vergütungselemente

300 3. Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats nach § 162 AktG

304 IV. Vergleichende Darstellung der Vergütungs- und Ertragsentwicklung nach § 162 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 AktG

308 V. Sonstiges

308 VI. Ausblick auf das Geschäftsjahr 2023

309 VII. Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

Vorstand und Aufsichtsrat haben den vorliegenden Vergütungsbericht entsprechend den Anforderungen des § 162 des deutschen Aktiengesetzes (AktG) erstellt. Der Bericht zeigt und erläutert die den gegenwärtigen und früheren Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft (BMW AG) im Geschäftsjahr 2022 individuell gewährte und geschuldete Vergütung.^{1,2}

Zur besseren Nachvollziehbarkeit werden im Folgenden auch die Grundzüge der im Geschäftsjahr 2022 gültigen Vergütungssysteme für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats dargestellt. Da einzelne Mitglieder des Vorstands im Geschäftsjahr 2022 auch Vergütungsbestandteile aus früher gültigen Vergütungssystemen erhalten haben (Vergütungssysteme für das Geschäftsjahr 2017 sowie für das Geschäftsjahr 2020), werden auch Elemente dieser Systeme dargestellt, soweit es für das Verständnis erforderlich ist.

Die PricewaterhouseCoopers GmbH Wirtschaftsprüfungsgesellschaft, Frankfurt am Main, Niederlassung München hat den Vergütungsbericht über die Anforderungen des § 162 Abs. 3 Satz 1 und 2 AktG hinaus inhaltlich geprüft. Der Vermerk über die Prüfung ist dem Bericht angehängt.

I. RÜCKBLICK AUF DAS GESCHÄFTSJAHR 2022 AUS VERGÜTUNGSSICHT

Das Jahr 2022 war für die BMW Group ein sehr erfolgreiches Geschäftsjahr. Die Marke BMW konnte mit einem starken Produktpotfolio und einem Absatz von über 2 Millionen Fahrzeugen Platz 1 im weltweiten Premium-Segment behaupten. Das Unternehmen hat den Hochlauf der Elektromobilität noch einmal deutlich beschleunigt und den Absatz vollelektrischer Fahrzeuge der Marken BMW und MINI mehr als verdoppelt. Die Marke Rolls-Royce verzeichnete mit ihren maßgeschneiderten Fahrzeugen einen weltweiten Rekordabsatz und auch für BMW Motorrad war das Jahr 2022 das absatzstärkste der Unternehmensgeschichte.

Die BMW Group erzielte im Jahr 2022 ein sehr gutes Ergebnis. Der Konzernjahresüberschuss nach Steuern beläuft sich auf 18,6 Mrd. € (Vorjahr: 12,5 Mrd. €), der Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG auf 17,9 Mrd. € (Vorjahr: 12,4 Mrd. €) und die Konzernumsatzrendite nach Steuern auf 13,0 % (Vorjahr: 11,2 %).

¹ Aus Gründen der leichteren Lesbarkeit wird in diesem Bericht bei Personenbezeichnungen teilweise nur die männliche Form verwendet. Sie steht in diesen Fällen stellvertretend für Personen jeglichen Geschlechts.

² Aufgrund von Rundungen ist es möglich, dass sich einzelne Zahlen in diesem Bericht nicht genau zur angegebenen Summe addieren und dass dargestellte Prozentangaben nicht genau die absoluten Werte widerspiegeln, auf die sie sich beziehen.

Trotz der Herausforderungen bei der Halbleiter- und Energieversorgung, pandemiebedingter Lockdowns in China, der Auswirkungen des Kriegs in der Ukraine und der angespannten geopolitischen Lage hat die BMW Group ihren Transformationskurs in Richtung E-Mobilität und Digitalisierung unter Leitung des Vorstands erfolgreich fortgesetzt. Dies zeigt sich beispielsweise in der konsequenten Fortentwicklung des Fahrzeugkonzepts der NEUEN KLASSE als Grundlage eines hochinnovativen Produktportfolios für die Zukunft und in der entschlossenen Digitalisierung des Vertriebs in Richtung eines künftigen Agenturmodells in ausgewählten Märkten.

Der Aufsichtsrat hat das aktuelle Vergütungssystem für die Mitglieder des Vorstands mit Wirkung ab dem 1. Januar 2021 beschlossen. Die Hauptversammlung hat es am 12. Mai 2021 mit einer Mehrheit von 91,60 % der gültig abgegebenen Stimmen gebilligt. Änderungen am Vergütungssystem oder an den Zielvergütungen im Rahmen der für die Mitglieder des Vorstands vorgesehenen Vergütungsstufen hat der Aufsichtsrat im Geschäftsjahr 2022 nicht beschlossen.

Im Dezember 2021 hat der Aufsichtsrat anspruchsvolle Ziele für die variable Vergütung der Mitglieder des Vorstands für das Geschäftsjahr 2022 festgesetzt. Von der variablen Zielvergütung sind insgesamt 38 % an Umwelt-, Sozial- und Governance-Ziele (ESG-Ziele) geknüpft. Als strategische Fokusziele, auf die im Ziel 50 % der langfristigen variablen Vergütung (aktienorientierte Vergütung) entfallen, hat der Aufsichtsrat ambitionierte Zielwerte für die Reduktion der CO₂-Flottenemissionen in der EU und für den Absatz elektrifizierter Fahrzeuge festgesetzt. Damit hat er den strategischen Stellenwert der beschleunigten Elektrifizierung der Fahrzeugflotte erneut unterstrichen und umweltbezogenen Nachhaltigkeitszielsetzungen mit einem Zielanteil von 50 % in der langfristigen variablen Vergütung besonderes Gewicht beigemessen.

Mit einer starken Gesamtleistung hat der Vorstand die finanziellen Ziele und einen großen Teil der nichtfinanziellen Ziele für die kurzfristige variable Vergütung (Tantieme) übererfüllt **↗ Tantieme für das Geschäftsjahr 2022**. Auch bei der langfristigen variablen Vergütung (aktienorientierte Vergütung) wurde die finanzielle Zielsetzung übertroffen. Die nichtfinanziellen strategischen Fokusziele der langfristigen variablen Vergütung hat der Vorstand bezüglich der Reduktion der CO₂-Flottenemissionen in der EU übertroffen, während die ambitionierten Absatzziele der BMW Group in Bezug auf elektrifizierte Fahrzeuge nicht vollständig erreicht wurden **↗ Aktienorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2022**.

Wenn es im Interesse des langfristigen Wohlergehens der BMW AG notwendig ist, kann der Aufsichtsrat – wie in § 87a Abs. 2 Satz 2 AktG vorgesehen – vorübergehend vom Vergütungssystem abweichen. Der Aufsichtsrat hat sich zudem entsprechend G.11 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 die Möglichkeit vorbehalten, bei außergewöhnlichen Entwicklungen (zum Beispiel wesentlichen Akquisitionen und Verkäufen, Veränderungen von Rechnungslegungsstandards oder Steuervorschriften mit erheblichen Auswirkungen) Anpassungen vorzunehmen. Für das Geschäftsjahr 2022 hat er von diesen Möglichkeiten nach pflichtgemäß Prüfung keinen Gebrauch gemacht. Dies gilt insbesondere im Hinblick auf den Einmaleffekt, den die Erhöhung der Beteiligung an BMW Brilliance Automotive Ltd. (BMW Brilliance) von 50 % auf 75 % im Geschäftsjahr 2022 auf die Erreichung der finanziellen Ziele der variablen Vorstandsvergütung hat. Dieser Effekt ergibt sich aus der Neubewertung der bisherigen Anteile im Rahmen der Erstkonsolidierung von BMW Brilliance im Geschäftsjahr 2022. Im Ergebnis war nach Einschätzung des Aufsichtsrats entsprechend der bisherigen Praxis in anderen Fällen positiver wie negativer Einmaleffekte im Rahmen der Vorstandsvergütung keine Anpassung geboten. Vielmehr wirkte sich hier bereits die vom Aufsichtsrat festgelegte Obergrenze (Cap) für den unternehmenserfolgsabhängigen Teil der Tantieme – wie bei der erfolgsabhängigen Vergütung der Mitarbeitenden und Führungskräfte – ihrem Zweck entsprechend vergütungsbegrenzend aus.

Unterjährig hat sich die Zusammensetzung des Vorstands nicht geändert. Mit Wirkung zum 1. Januar 2022 ist Herr Dr. Post in den Vorstand eingetreten und hat das Ressort Einkauf und Lieferantennetzwerk übernommen. Herr Dr. Wendt ist zum Ablauf des 31. Dezember 2021 aus dem Vorstand ausgeschieden. Für Herrn Dr.-Ing. Nedeljković und Frau Horstmeier kam mit Beginn ihrer jeweils zweiten Bestellperiode ab dem 1. Oktober bzw. 1. November 2022 die für Vorstandsmitglieder ab der zweiten Bestellperiode geltende Zielvergütung der 2. Vergütungsstufe zur Anwendung.

Das Vergütungssystem für die Mitglieder des Aufsichtsrats ist in § 15 der Satzung festgesetzt und sieht ausschließlich feste Bezüge vor. Es wurde von der Hauptversammlung am 12. Mai 2021 mit einer Mehrheit von 99,40 % der gültig abgegebenen Stimmen bestätigt und für das Geschäftsjahr 2022 den Satzungsbestimmungen entsprechend umgesetzt.

Im Geschäftsjahr 2022 gab es unter den Vertretern der Arbeitnehmer mehrere Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats, so dass für einzelne Aufsichtsratsmitglieder die Aufsichtsratsvergütung zeitanteilig zu berechnen war.

Mit Wirkung zum 1. Oktober 2022 wurde der Prüfungsausschuss des Aufsichtsrats um die beiden Mitglieder Frau Empey und Frau Dr. Mohabeer erweitert, so dass diese ab diesem Zeitpunkt zeitanteilig gemäß der Satzung als Prüfungsausschussmitglieder vergütet wurden.

Die Besetzung des Personalausschusses, der sich gemäß der Geschäftsordnung des Aufsichtsrats mit der Vorbereitung von Vergütungsentscheidungen befasst, hat sich im Geschäftsjahr 2022 nicht verändert. Mit Wirkung zum Ablauf des 31. Dezember 2022 ist Herr Schoch aus dem Aufsichtsrat und somit aus dem Personalausschuss und den übrigen Gremien ausgeschieden. An seiner Stelle wurde als Vertreter der unternehmensangehörigen Arbeitnehmer Herr Dr. Kimmich zunächst gerichtlich zum

Mitglied des Aufsichtsrats bestellt und sodann mit Wirkung zum 23. Januar 2023 insbesondere auch zum Mitglied des Personalausschusses gewählt.

Der Bericht über die den Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats der BMW AG gewährte und geschuldete Vergütung wurde für das Geschäftsjahr 2021 erstmals nach §162 AktG erstellt und von der Hauptversammlung am 11. Mai 2022 mit einer Mehrheit von 90,29 % der gültig abgegebenen Stimmen gebilligt. Angesichts dieser hohen Zustimmung zum Vergütungsbericht 2021 bestand im Geschäftsjahr 2022 keine Veranlassung, die Umsetzung des geltenden Vergütungssystems oder die Art und Weise der Berichterstattung grundsätzlich zu überdenken. Zur weiteren Förderung der Transparenz und Übersichtlichkeit der Berichterstattung wurden bei der Darstellung der Einhaltung der Maximalvergütung weitere Informationen zur Vergütung für das Erdienungsjahr 2022 aufgenommen [Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr 2022](#).

II. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES VORSTANDS

1. Grundsätze des Vergütungssystems und Beitrag der Vergütung zur Förderung der Geschäftsstrategie und zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft

Das seit dem Geschäftsjahr 2021 gültige Vergütungssystem ist einfach nachvollziehbar und klar strukturiert. Es entspricht den Vorgaben des Aktiengesetzes sowie den Empfehlungen und Anregungen des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022. Der Aufsichtsrat hat bei der Gestaltung des Vergütungssystems für den Vorstand die folgenden Grundsätze herangezogen:

- Die Vergütungsstruktur ist auf eine nachhaltige und langfristige Entwicklung der Gesellschaft ausgerichtet. Variable Vergütungsbestandteile werden daher überwiegend auf einer mehrjährigen Bemessungsgrundlage zugesagt.

- Die Gesamtvergütung der Vorstandsmitglieder steht in einem angemessenen Verhältnis zu ihren Aufgaben und Leistungen sowie zur Lage der Gesellschaft.

- Das Vergütungssystem stellt sicher, dass positive wie auch negative Entwicklungen angemessen durch die Vergütung abgebildet werden (Pay for Performance).

- Das Vergütungssystem berücksichtigt sowohl die Leistungen des Gesamtvorstands als auch die Erreichung individueller Ziele.

- Das Vergütungssystem beachtet das Prinzip der Durchgängigkeit der Vergütungssysteme im Unternehmen: Die Vergütungssysteme für den Vorstand, die Führungskräfte und die Mitarbeitenden der BMW AG weisen ähnliche Gestaltungselemente auf.

- Die Gesamtvergütung ist sowohl in ihrer Höhe als auch in ihrer Struktur marktüblich und trägt der Größe, der Komplexität sowie der wirtschaftlichen Lage des Unternehmens Rechnung.

Die BMW Group hat den Anspruch, der erfolgreichste und nachhaltigste Premiumanbieter für individuelle Mobilität zu sein. Im Mittelpunkt der Geschäftsstrategie stehen der Kunde und die Erbringung nachhaltiger individueller Mobilität im Premiumbereich unter Berücksichtigung einer hohen Profitabilität, um auch in Zukunft die Unabhängigkeit des Unternehmens zu sichern. Das Vergütungssystem leistet einen Beitrag zur Umsetzung der Geschäftsstrategie und der nachhaltigen und langfristigen Ent-

wicklung der Gesellschaft. Es berücksichtigt auch Belange wichtiger Stakeholder der Gesellschaft (insbesondere Aktionäre, Kunden, Mitarbeitende). Dabei wirken die Anreizeffekte der verschiedenen Vergütungsbestandteile komplementär:

- Die feste Grundvergütung wirkt dem Eingehen unverhältnismäßig hoher Risiken zur Erreichung kurzfristiger Ziele entgegen und leistet damit einen Beitrag zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft.

- Die variable Tantieme ist in zwei Teile gegliedert, die unterschiedliche Lenkungswirkungen haben: Die Ergebniskomponente der Tantieme honoriert die Erreichung der finanziellen Ziele der Gesellschaft im Erdienungsjahr und fördert die ergebnisbezogenen Teile der Geschäftsstrategie. Hingegen liegen der Leistungskomponente der Tantieme nichtfinanzielle Leistungskriterien zugrunde, die ebenfalls aus der Geschäftsstrategie abgeleitet werden. Insofern bietet die Leistungskomponente der Tantieme in besonderem Maße Anreize, auch die Ziele der Geschäftsstrategie zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft konsequent zu verfolgen, die sich nicht unmittelbar in den finanziellen Kennzahlen eines einzelnen Erdienungsjahres widerspiegeln müssen.

- Auch die Höhe der variablen aktienorientierten Vergütung hängt von der Erfüllung finanzieller und nichtfinanzieller Zielsetzungen aus der Geschäftsstrategie ab, denn 50 % des für den Aktienerwerb zweckgebundenen Zielbarbetrags sind an eine Finanzkennzahl (RoCE im Segment Automobile) und 50 % an strategische Fokusziele gekoppelt. Die Verpflichtung, den gesamten Nettopreis zum Kauf von Stammaktien des Unternehmens zu verwenden und diese mindestens vier Jahre zu halten, motiviert die Vorstandsmitglieder zusätzlich, eine langfristig positive Entwicklung der Gesellschaft anzustreben, denn diese fördert wiederum eine nachhaltig positive Kursentwicklung der BMW Aktien.

2. Das Vergütungssystem seit dem Geschäftsjahr 2021 im Überblick

Die nachfolgende Tabelle zeigt das seit dem Geschäftsjahr 2021 unverändert geltende Vergütungssystem im Überblick.

BESTANDTEIL	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
FESTE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE	
Grundvergütung	<p>Mitglied des Vorstands:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 0,90 Mio. € p. a. (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 1,05 Mio. € p. a. (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) <p>Vorstandsvorsitzender:</p> <ul style="list-style-type: none"> — 1,95 Mio. € p. a. — Wird anteilig monatlich ausgezahlt
Nebenleistungen	Vertragliche Vereinbarung, im Wesentlichen: geldwerte Vorteile aufgrund Nutzung von Dienstfahrzeugen und des BMW Fahrdienstes, Versicherungsleistungen, Zuschüsse zu Sicherheitseinrichtungen, Mitarbeiterrabatte
Ausgleichszahlungen	Der Aufsichtsrat kann bei Neueintritten Zahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und zur Deckung von Umzugskosten gewähren.
Altersversorgung	Beitragsorientiertes System mit garantierter Mindestrendite Höhe der Leistung richtet sich nach den auf dem individuellen Ansparkonto gutgeschriebenen Versorgungsbeiträgen und Zinsen, unterschiedliche Auszahlungsformen
Strategiebezug	<p>Versorgungsbeitrag p. a.:</p> <ul style="list-style-type: none"> Mitglied des Vorstands: 400.000 € Vorstandsvorsitzender: 700.000 € <p>— Grundvergütung wirkt dem Eingehen unverhältnismäßig hoher Risiken zur Erreichung kurzfristiger Ziele entgegen und leistet damit Beitrag zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft</p> <p>— Feste Vergütungsbestandteile sind Voraussetzung wettbewerbsfähiger Vergütung zur Gewinnung und Bindung qualifizierter Vorstandsmitglieder</p>
VARIABLE VERGÜTUNGSBESTANDTEILE	
Tantieme	<p>Tantieme</p> <ul style="list-style-type: none"> — Zielbetrag p. a. (bei 100 % Zielerreichung): <ul style="list-style-type: none"> — 0,95 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 1,15 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 2,10 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Obergrenze 180 % des Zielbetrags — Auszahlung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Erdienungsjahres vorgelegt wird
Ergebniskomponente (entspricht bei 100 % Zielerreichung 50 % des Zielbetrags)	<ul style="list-style-type: none"> — Bemessungszeitraum ein Jahr — Basisgröße p. a. (50 % des Zielbetrags der Tantieme): <ul style="list-style-type: none"> — 0,475 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 1,050 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Formel: 50 % des Zielbetrags x Ergebnisfaktor — Ergebnisfaktor wird abgeleitet aus einer im Voraus festgelegten Zuordnungsmatrix mit den Parametern Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG und Konzernumsatzrendite nach Steuern im Erdienungsjahr <ul style="list-style-type: none"> — Ergebnisfaktor beträgt 1,0 z. B. bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG von 5,3 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 5,6 % — Ergebnisfaktor beträgt 1,5 z. B. bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG von 6,9 Mrd. € und einer Konzernumsatzrendite nach Steuern von 7,3 % — Ergebnisfaktor beträgt 0 bei einem Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG < 3,0 Mrd. € oder einer Konzernumsatzrendite nach Steuern < 3,0 % — Ergebnisfaktor kann maximal 1,8 betragen — Maximaler Betrag der Ergebniskomponente p. a.: <ul style="list-style-type: none"> — 0,855 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)

BESTANDTEIL	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
Tantieme (Fortsetzung)	
Leistungskomponente (entspricht bei 100 % Zielerreichung 50 % des Zielbetrags)	<ul style="list-style-type: none"> — Bemessungszeitraum ein Jahr — Basisgröße p. a. (50 % des Zielbetrags der Tantieme): <ul style="list-style-type: none"> — 0,475 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 0,575 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 1,050 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Formel: 50 % des Zielbetrags x Leistungsfaktor — Vorwiegend qualitative, nichtfinanzielle Kriterien, ausgedrückt in einem Leistungsfaktor, mit dem der Beitrag des Vorstands zur nachhaltigen und langfristigen Entwicklung sowie zur Zukunftsorientierung des Unternehmens bewertet wird — Relevanter Zeitraum ist das Erdienungsjahr — Zusätzliche Trendbetrachtung über mindestens drei Geschäftsjahre — Zusammensetzung des Leistungsfaktors:[*] <ul style="list-style-type: none"> — 50 % ressortübergreifende ESG-Ziele — 40 % sonstige ressortübergreifende Ziele — 10 % individuelle Ziele — Kriterien für die ressortübergreifenden ESG-Ziele sind insbesondere: Innovationsleistung (ökologisch, z. B. Reduzierung der CO₂-Emissionen), Entwicklung der Reputation des Unternehmens aufgrund von ESG-Aспектen (z. B. Unternehmenskultur, Förderung Integrität und Compliance), Wandlungsfähigkeit, Attraktivität als Arbeitgeber, Führungsleistung — Kriterien für die sonstigen ressortübergreifenden Ziele sind insbesondere: Marktstellung im Wettbewerbsvergleich, Innovationsleistung (ökonomisch), Entwicklung der Reputation des Unternehmens aufgrund nicht ESG-bezogener Aspekte (z. B. Wahrnehmung am Kapitalmarkt, Markenstärke), Kundenorientierung — Festlegung der Messgrößen und Zielwerte vor Beginn des Geschäftsjahres — Leistungsfaktor kann maximal 1,8 betragen — Maximaler Betrag der Leistungskomponente p. a.: <ul style="list-style-type: none"> — 0,855 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 1,035 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 1,890 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)
Strategiebezug	<ul style="list-style-type: none"> — Ergebniskomponente der Tantieme honoriert Erreichung finanzieller Ziele und fördert ergebnisbezogene Teile der Geschäftsstrategie — Leistungskomponente der Tantieme motiviert zur Verfolgung nichtfinanzierlicher strategischer Ziele zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft
Aktionierter Vergütung	
Eigeninvestmentbarbetrag	<ul style="list-style-type: none"> — Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, einen zweckgebundenen Barbetrag (Eigeninvestmentbarbetrag) nach Abzug von Steuern und Abgaben unmittelbar nach Auszahlung in Stammaktien der Gesellschaft zu investieren — Verpflichtung des Vorstandsmitglieds, die erworbenen Stammaktien mindestens vier Jahre zu halten (Share Ownership Guideline) — Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre (ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht)
Berechnung	<ul style="list-style-type: none"> — Zielbetrag p. a. (bei 100 % Zielerreichung): <ul style="list-style-type: none"> — 1,10 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 1,28 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 2,35 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — 50 % des Zielbetrags abhängig vom im Segment Automobile erreichten RoCE (RoCE-Komponente) — 50 % des Zielbetrags abhängig von der Erreichung vorab festgelegter strategischer Fokusziele (Komponente strategische Fokusziele) — Begrenzung bei 180 % des Zielbetrags — Auszahlung nach der Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des jeweiligen Erdienungsjahres vorgelegt wird

* zu den festgelegten Zielen für Geschäftsjahr 2022 siehe unten [Variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022](#)

BESTANDTEIL	Parameter / Bemessungsgrundlage, Festlegungen zur Höhe
Aktienorientierte Vergütung (Fortsetzung)	
RoCE-Komponente (entspricht bei 100 % Zielerreichung 50 % des Zielbetrags)	<ul style="list-style-type: none"> — Zielbetrag RoCE-Komponente p. a. (50 % des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags): <ul style="list-style-type: none"> — 0,55 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 1,175 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Formel: 50 % des Zielbetrags x RoCE-Faktor — RoCE-Faktor wird abgeleitet aus dem für das Erdienungsjahr erreichten RoCE im Segment Automobile — Festlegung Mindest-, Ziel- und Maximalwerte für den RoCE vor Beginn des Geschäftsjahres — RoCE-Faktor kann maximal 1,8 betragen — Maximaler Betrag der RoCE-Komponente p. a.: <ul style="list-style-type: none"> — 0,990 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 1,152 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 2,115 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)
Komponente strategische Fokusziele (entspricht bei 100 % Zielerreichung 50 % des Zielbetrags)	<ul style="list-style-type: none"> — Zielbetrag Komponente strategische Fokusziele p. a. (50 % des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags): <ul style="list-style-type: none"> — 0,55 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 0,64 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 1,175 Mio. € (Vorstandsvorsitzender) — Mindestens zwei strategische Fokusziele abgeleitet aus der strategischen Planung — Gewichtung der strategischen Fokusziele wird vor Beginn des Geschäftsjahres beschlossen — Formel bei zwei strategischen Fokuszielen mit gleicher Gewichtung p. a.: $25\% \text{ des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags} \times \text{Faktor strategisches Fokusziel 1} + 25\% \text{ des Zielbetrags des Eigeninvestmentbarbetrags} \times \text{Faktor strategisches Fokusziel 2}$ — Festlegung Mindest-, Ziel- und Maximalwerte vor Beginn des Geschäftsjahres — Faktor für das jeweilige strategische Fokusziel kann maximal 1,8 betragen — Maximaler Betrag der Komponente strategische Fokusziele p. a.: <ul style="list-style-type: none"> — 0,990 Mio. € (1. Bestellperiode = 1. Vergütungsstufe) — 1,152 Mio. € (ab 2. Bestellperiode oder 4. Mandatsjahr = 2. Vergütungsstufe) — 2,115 Mio. € (Vorstandsvorsitzender)
Strategiebezug	<ul style="list-style-type: none"> — Eigeninvestmentbarbetrag hängt in der Zielausprägung zu 50 % von Finanzkennzahl RoCE ab, ist damit unmittelbar mit einer wesentlichen Zielgröße für die Unternehmensstrategie verknüpft und bildet den Anspruch der BMW AG ab, eine signifikante Prämie auf die Kapitalkosten zu erwirtschaften — Überige 50 % des Eigeninvestmentbarbetrags fördern die Erreichung strategischer Fokusziele und tragen somit zum operativen Unternehmenserfolg auf strategisch besonders bedeutsamen Gebieten bei — Verpflichtung zum Kauf von Stammaktien des Unternehmens und Haltefrist von vier Jahren motiviert zusätzlich zur Unterstützung der langfristigen positiven Entwicklung der Gesellschaft
Malus- und Clawback-Regelungen	
Malus	<ul style="list-style-type: none"> — Vereinbarung über Einbehalt variabler Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance-Verstößen oder (als vorläufiger Malus) begründetem Verdacht — Malus grundsätzlich auch nach Ausscheiden aus dem Vorstand möglich
Clawback	<ul style="list-style-type: none"> — Vereinbarung über Rückforderung bereits ausbezahlt variabler Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance-Verstößen, unrichtigen Berechnungsgrundlagen oder fehlerhaften Abschlüssen — Rückforderung grundsätzlich auch nach Ausscheiden aus dem Vorstand möglich

3. Festlegung und Überprüfung von Vergütungssystem und individueller Vergütung

Die Festlegung und regelmäßige Überprüfung des Systems und der Struktur der Vorstandsvergütung ist ebenso wie die Festsetzung der individuellen Vergütung der Vorstandsmitglieder eine Aufgabe des Aufsichtsratsplenums. Der Personalausschuss des Aufsichtsrats übernimmt bei der Festlegung und Überprüfung des Vergütungssystems und der individuellen Vorstandsvergütung eine vorbereitende Funktion.

Der Aufsichtsrat überprüft das Vergütungssystem jährlich auf seine Angemessenheit hinsichtlich der Struktur, der Ziel- und Maximalvergütung sowie der Ist-Vergütung. Bei der Beurteilung der Marktüblichkeit der Ziel- und Maximalvergütung sowie der Ist-Vergütung in horizontaler Hinsicht berücksichtigt der Aufsichtsrat auch Vergütungsstudien. Aufgrund der Größe und Struktur der BMW Group werden die Unternehmen des DAX als Vergleichsgruppe herangezogen und die Vergütungsdaten mit der Vorstandsvergütung bei der BMW AG ins Verhältnis gesetzt. In vertikaler Hinsicht vergleicht der Aufsichtsrat die Vorstandsvergütung mit den Bezügen der oberen Führungskräfte und mit den durchschnittlichen Bezügen der bei der BMW AG im Inland angestellten Arbeitnehmer im Tarifbereich und im außertariflichen Bereich, und zwar auch in der zeitlichen Entwicklung über mehrere Jahre. Auch Empfehlungen unabhängiger externer Vergütungsexperten sowie Anregungen aus Kreisen der Investoren und Analysten können in die Beratung einbezogen werden. Für das Geschäftsjahr 2022 hat die Überprüfung ergeben, dass die Zielvergütung, die Maximalvergütung und die Ist-Vergütung angemessen sind.

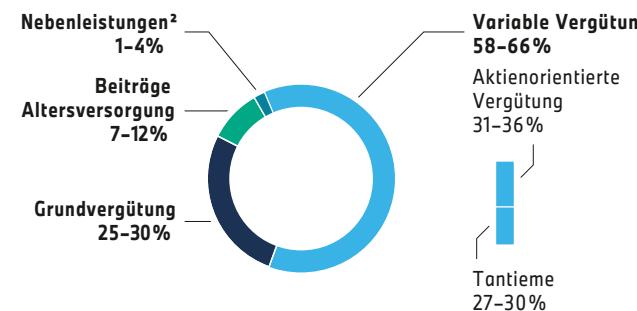
In Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem setzt der Aufsichtsrat auf Vorschlag des Personalausschusses jeweils für das bevorstehende Geschäftsjahr eine konkrete Zielvergütung für die Mitglieder des Vorstands sowie die Leistungskriterien für die im Vergütungssystem vorgesehenen variablen Vergütungsbestandteile fest.

Die Zielgesamtvergütung setzt sich aus der festen Vergütung und der variablen Vergütung zusammen. Innerhalb der variablen Zielvergütung übersteigt der Anteil der aktienorientierten Vergütung als langfristig variable Vergütung den Anteil der Tantieme als kurzfristig variable Vergütung. Der Anteil der einzelnen Vergütungsbestandteile liegt dabei in der Zielausprägung innerhalb der vom Vergütungssystem vorgegebenen Bandbreiten.

Zielvergütung für das Geschäftsjahr 2022

Die nachfolgenden Tabellen stellen die individuelle Zielvergütung der Mitglieder des Vorstands und den relativen Anteil der jeweiligen Vergütungskomponente an der Zielgesamtvergütung dar. Die Maximalvergütung und erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 sind unten [II. 11.](#) dargestellt.

Übersicht Zielgesamtvergütung der Mitglieder des Vorstands¹



¹ Dargestellt ist die im Vergütungssystem festgelegte Vergütungsstruktur der Zielgesamtvergütung.

² ohne eine evtl. Zahlung an neue Vorstandsmitglieder zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und/oder zur Deckung von Umzugskosten

Zielvergütung für das Geschäftsjahr 2022 (2021)

		OLIVER ZIPSE		ILKA HORSTMEIER	
		Vorsitzender des Vorstands seit 16. August 2019		Personal und Immobilien, Arbeitsdirektorin seit 1. November 2019	
Feste Vergütung	Feste Vergütung (Grundvergütung)	Geschäftsjahr 2022		Geschäftsjahr 2021	
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	in €	in %	in €	in %
	Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung	1.950.000	27	1.950.000	27
	Summe feste Vergütung	17.249	0,2	19.355	0,3
		700.000	10	700.000	10
		2.667.249	37	2.669.355	37
TANTIME					
Variable Vergütung	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	1.050.000	15
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	1.050.000	15
	Ergebniskomponente der Tantieme 2022	1.050.000	15	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2022	1.050.000	15	(-)	(-)
	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG				
Variable Vergütung	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ²				
	RoCE-Komponente	(-)	(-)	1.175.000	17
	Komponente Strategische Fokusziele	(-)	(-)	1.175.000	17
	Eigeninvestmentbarbetrag 2022 ²				
	RoCE-Komponente	1.175.000	17	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	1.175.000	17	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung	4.450.000	63	4.450.000	63
	Zielgesamtvergütung	7.117.249	100	7.119.355	100

¹ zweite Vergütungsstufe seit dem 1. November 2022

² Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetriebs, vier Jahre Haltepflcht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien

Zielvergütung für das Geschäftsjahr 2022 (2021)

		MILAN NEDELJKOVIĆ		PIETER NOTA	
		Produktion seit 1. Oktober 2019 ¹		Kunde, Marken, Vertrieb seit 1. Januar 2018	
Feste Vergütung		Geschäftsjahr 2022		Geschäftsjahr 2021	
		in €	in %	in €	in %
Feste Vergütung	Feste Vergütung (Grundvergütung)	937.500	27	900.000	27
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	19.824	1	43.237	1
	Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung	400.000	11	400.000	12
	Summe feste Vergütung	1.357.324	39	1.343.237	40
TANTIEME					
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	475.000	14
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	475.000	14
	Ergebniskomponente der Tantieme 2022	500.000	14	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2022	500.000	14	(-)	(-)
AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG					
Variable Vergütung	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ²				
	RoCE-Komponente	(-)	(-)	550.000	16
	Komponente Strategische Fokusziele	(-)	(-)	550.000	16
	Eigeninvestmentbarbetrag 2022 ²				
	RoCE-Komponente	572.500	16	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	572.500	16	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung	2.145.000	61	2.050.000	60
	Zielgesamtvergütung	3.502.324	100	3.393.237	100

¹ zweite Vergütungsstufe seit dem 1. Oktober 2022

² Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetriebs, vier Jahre Haltepflcht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien

Zielvergütung für das Geschäftsjahr 2022 (2021)

		NICOLAS PETER		JOACHIM POST	
		Finanzen seit 1. Januar 2017		Einkauf und Lieferantennetzwerk seit 1. Januar 2022	
Feste Vergütung	Feste Vergütung (Grundvergütung)	Geschäftsjahr 2022		Geschäftsjahr 2021	
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	in €	in %	in €	in %
	Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung	1.050.000	27	1.050.000	27
	Summe feste Vergütung	1.480.825	38	1.472.746	38
	TANTIEME				
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	575.000	15
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	575.000	15
	Ergebniskomponente der Tantieme 2022	575.000	15	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2022	575.000	15	(-)	(-)
Variable Vergütung		Geschäftsjahr 2022		Geschäftsjahr 2021	
		in €	in %	in €	in %
Eigeninvestmentbarbetrag 2021*		(-)	(-)	900.000	26
RoCE-Komponente		(-)	(-)	(-)	(-)
Komponente Strategische Fokusziele		(-)	(-)	(-)	(-)
Eigeninvestmentbarbetrag 2022*		(-)	(-)	102.259	3
RoCE-Komponente		640.000	16	400.000	12
Komponente Strategische Fokusziele		(-)	(-)	(-)	(-)
Summe variable Vergütung		2.430.000	62	1.402.259	41
Zielgesamtvergütung		3.910.825	100	3.902.746	100

* Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Holzpflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien

Zielvergütung für das Geschäftsjahr 2022 (2021)

FRANK WEBER
Entwicklung
seit 1. Juli 2020

	Geschäftsjahr 2022		Geschäftsjahr 2021	
	in €	in %	in €	in %
Feste Vergütung	900.000	27	900.000	26
Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	34.077	1	97.833	3
Beitrag zur betrieblichen Altersversorgung	400.000	12	400.000	12
Summe feste Vergütung	1.334.077	39	1.397.833	41
TANTIEME				
Ergebniskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	475.000	14
Leistungskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	475.000	14
Ergebniskomponente der Tantieme 2022	475.000	14	(-)	(-)
Leistungskomponente der Tantieme 2022	475.000	14	(-)	(-)
AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG				
Eigeninvestmentbarbetrag 2021*				
RoCE-Komponente	(-)	(-)	550.000	16
Komponente Strategische Fokusziele	(-)	(-)	550.000	16
Eigeninvestmentbarbetrag 2022*				
RoCE-Komponente	550.000	16	(-)	(-)
Komponente Strategische Fokusziele	550.000	16	(-)	(-)
Summe variable Vergütung	2.050.000	61	2.050.000	59
Zielgesamtvergütung	3.384.077	100	3.447.833	100

* Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Holzpflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien

	Geschäftsjahr 2022	Geschäftsjahr 2021
	in €	in %
	900.000	27
	34.077	1
	400.000	12
	1.334.077	39
	900.000	26
	97.833	3
	400.000	12
	1.397.833	41
	475.000	14
	475.000	14
	(-)	(-)
	475.000	14
	(-)	(-)
	550.000	16
	550.000	16
	(-)	(-)
	550.000	16
	(-)	(-)
	2.050.000	61
	2.050.000	59
	3.384.077	100
	3.447.833	100

4. Vergütung für das Geschäftsjahr 2022

Der Aufsichtsrat hat auf Vorschlag des Personalausschusses im Dezember 2021 für das Geschäftsjahr 2022 die Zielvergütung für die Mitglieder des Vorstands und die Leistungskriterien für die im Vergütungssystem vorgesehenen variablen Vergütungsbestandteile festgelegt. Im März 2023 hat der Aufsichtsrat auf Vorschlag des Personalausschusses nach Prüfung und Beurteilung der Zielerreichung die Höhe der variablen Vergütungsbestandteile der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr 2022 festgesetzt bzw. bestätigt.

a) Feste Vergütung für das Geschäftsjahr 2022

Jedes Mitglied des Vorstands erhält eine feste Grundvergütung, die anteilig monatlich gezahlt wird. Die feste Grundvergütung sichert ein den Aufgaben und der Verantwortung eines Vorstandsmitglieds angemessenes Mindesteinkommen. Sie wirkt dem Eingehen unverhältnismäßig hoher Risiken zur Erreichung kurzfristiger Ziele entgegen und leistet damit einen Beitrag zur langfristigen Entwicklung der Gesellschaft.

Die Höhe der Grundvergütung ist abhängig von der Funktion im Vorstand und der Dauer der Zugehörigkeit zum Vorstand bzw. der Bestellperiode / Vergütungsstufe.

Die Nebenleistungen umfassen insbesondere geldwerte Vorteile aus Fahrzeugnutzung sowie Mitarbeiterrabatte und Zuschüsse zu Sicherheitseinrichtungen. Zudem kann der Aufsichtsrat neu eintretenden Mitgliedern des Vorstands Zahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und / oder zur Deckung von Umzugskosten zusagen. Im Geschäftsjahr 2022 wurden keine derartigen Zusagen erteilt oder Sonderzahlungen gewährt.

Übersicht feste Vergütung für das Geschäftsjahr 2022

in €	Grundvergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	Feste Vergütung Gesamt
Oliver Zipse	1.950.000	17.249	1.967.249
Ilka Horstmeier ¹	925.000	39.578	964.578
Milan Nedeljković ²	937.500	19.824	957.324
Pieter Nota	1.050.000	19.673	1.069.673
Nicolas Peter	1.050.000	30.825	1.080.825
Joachim Post	900.000	102.259	1.002.259
Frank Weber	900.000	34.077	934.077

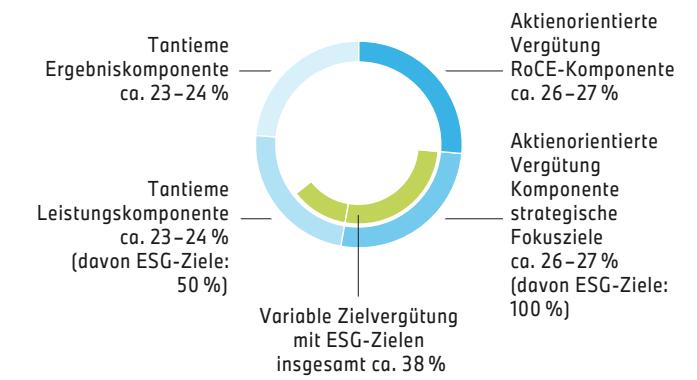
¹ zweite Vergütungsstufe seit 1. November 2022

² zweite Vergütungsstufe seit 1. Oktober 2022

b) Variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022

Die variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 setzt sich zusammen aus der Tantieme und der aktienorientierten Vergütung. Die Tantieme setzt sich aus der Ergebnis- und der Leistungskomponente zusammen, die aktienorientierte Vergütung (Eigeninvestmentbarbetrag) aus der RoCE-Komponente und der Komponente strategische Fokusziele. Die Leistungskriterien für die variable Vergütung des Vorstands orientieren sich grundsätzlich an den wesentlichen strategischen finanziellen und nichtfinanziellen Zielen und Leistungsindikatoren des Unternehmens und fördern dessen nachhaltige Entwicklung. Der Aufsichtsrat berücksichtigt bei der Festlegung der konkreten Zielwerte insbesondere die langfristige Unternehmensplanung und Planung zur Geschäftsentwicklung des Folgejahres, die dem Aufsichtsrat zur Zustimmung vorgelegt werden. Zum Strategiebezug der einzelnen Vergütungskomponenten siehe auch oben [↗ Das Vergütungssystem im Überblick](#).

Übersicht variable Zielvergütung 2022



(1) Tantieme für das Geschäftsjahr 2022

Überblick

Die Tantieme besteht aus einer Ergebniskomponente und einer Leistungskomponente. Bei einer Zielerreichung von 100 % beträgt der Anteil jeder Komponente 50 % des individuellen Zielbetrags der Tantieme. Die Höhe der Tantieme ist auf 180 % des individuellen Zielbetrags begrenzt. Die Tantieme wird im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung ausbezahlt, der der Jahresabschluss für das Erdienungsjahr vorgelegt wird.

Ergebniskomponente der Tantieme

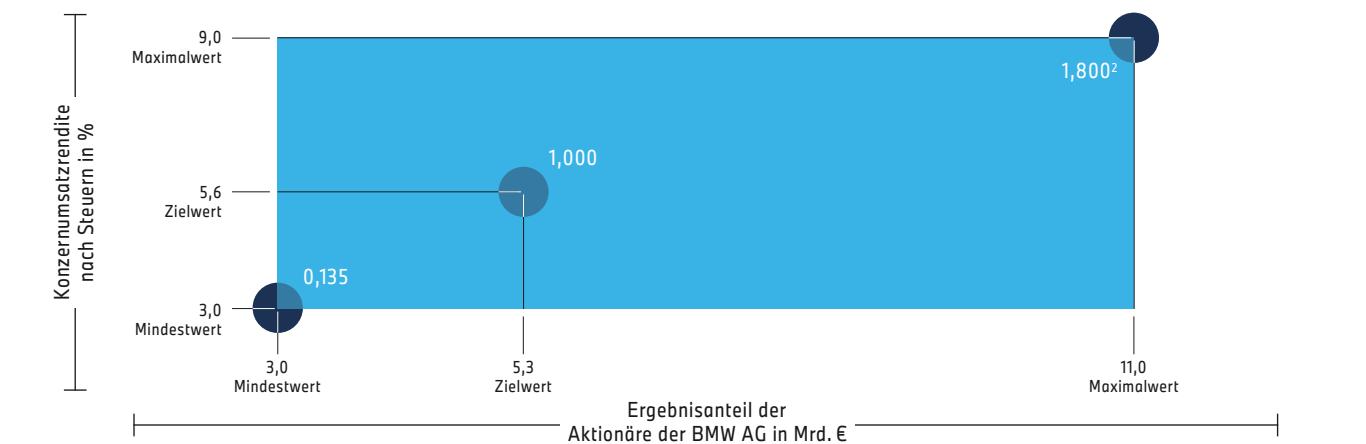
Die Ergebniskomponente der Tantieme honoriert den Geschäftserfolg im Erdienungsjahr, der an den finanziellen Kennzahlen „Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG“ und „Konzernumsatzrendite nach Steuern“ gemessen wird. Hierzu verabschiedet der Aufsichtsrat vor Beginn des Erdienungsjahrs eine Zuordnungsmatrix, aus der sich anhand der erreichten Werte ein Ergebnisfaktor ergibt.

Für beide Kennzahlen definiert der Aufsichtsrat vor Beginn des Erdienungsjahres jeweils einen Mindestwert, einen Zielwert und einen Maximalwert. Sobald einer der Mindestwerte unterschritten wird, beträgt der Ergebnisfaktor Null (entspricht einer Zielerreichung von 0 %). Bei Erreichen beider Zielwerte beträgt der Ergebnisfaktor 1,000 (entspricht einer Zielerreichung von 100 %). Ab Erreichen beider Maximalwerte beträgt der Ergebnisfaktor 1,800 (entspricht der maximal möglichen Zielerreichung von 180 %). Für Zwischenwerte ergibt sich der Ergebnisfaktor aus der Matrix.

Übersicht Zusammensetzung der Tantieme

ERGEBNISKOMPONENTE	LEISTUNGSKOMPONENTE					
50 % DES ZIELBETRAGS	+	50 % DES ZIELBETRAGS	×	LEISTUNGSFAKTOREN	=	TANTIEME
<ul style="list-style-type: none"> — Ergebnisfaktor wird abgeleitet aus Zuordnungsmatrix mit den Parametern „Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG“ und „Konzernumsatzrendite nach Steuern“ im Erdienungsjahr. — Ergebnisfaktor kann maximal 1,8 betragen. 		<ul style="list-style-type: none"> — Leistungsfaktor leitet sich ab aus — 50 % ressortübergreifenden ESG-Zielen, — 40 % sonstigen ressortübergreifenden Zielen, — 10 % individuellen Ressortzielen. 		<ul style="list-style-type: none"> — Leistungsfaktor kann maximal 1,8 betragen. 		<ul style="list-style-type: none"> — Begrenzung auf 180 % des Zielbetrags

Ergebniskomponente der Tantieme: Zuordnungsmatrix¹



¹ vereinfachte Darstellung

² Ergebnisfaktor 2022

Zielsetzung und Zielerreichung Ergebniskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2022

Die Zielsetzung und Zielerreichung sowie die konkreten Beträge der Ergebniskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2022 sind aus den folgenden Tabellen ersichtlich. Im Geschäftsjahr 2022 wurden ein Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Höhe von 17,9 Mrd. € und eine Konzernumsatzrendite nach Steuern in Höhe von 13,0 % erzielt. Für beide Kennzahlen werden somit die für die Bemessung der Ergebniskomponente festgelegten Höchstwerte übertroffen, so dass der Ergebnisfaktor auf den Maximalwert von 1,800 begrenzt wurde. Dies entspricht der maximal möglichen Zielerreichung von 180 %.

Leistungskomponente der Tantieme

Die Leistungskomponente der Tantieme honoriert die Erreichung bestimmter nichtfinanzieller Ziele. Vor Beginn des Geschäftsjahrs setzt der Aufsichtsrat die Ziele in Form verschiedener nichtfinanzieller Leistungskriterien und zugehöriger Messgrößen fest. Die Leistungskriterien werden maßgeblich aus der Unternehmensstrategie, der langfristigen Unternehmensplanung und der Planung zur Geschäftsentwicklung des Folgejahres abgeleitet. Die Ziele sind unterteilt in individuelle Ziele für die einzelnen Vorstandsmitglieder (Ressortziele) und kollektive Ziele für den gesamten Vorstand (ressortübergreifende Ziele). Bei der Gewichtung der Leistungskriterien hat der Aufsichtsrat ein Ermessen. Dabei sollen ca. 10 % des Zielbetrags der Leistungstantieme auf die Ressortziele entfallen. Ressortziele können sowohl ressortspezifische Ziele als auch pro Ressort zu messende Beiträge zu gemeinsamen Zielsetzungen sein. Die übrigen ca. 90 % des Zielbetrags der Leistungstantieme sollen auf ressortübergreifende nichtfinanzielle Ziele entfallen. Hierbei sollen ca. 50 % des Zielbetrags an die Erreichung von ressortübergreifenden nichtfinanziellen Zielen aus dem Bereich Umwelt, Soziales und Governance (ESG-Ziele) geknüpft sein.

Zielsetzung und Zielerreichung Ergebniskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2022

Leistungskriterien	Mindestwert	Zielwert	Maximalwert	Ist-Wert	Gesamtzielerreichung in %	Ergebnisfaktor
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG in Mrd. €	3,0	5,3	11,0	17,9	180 %	1,800
Konzernumsatzrendite nach Steuern in %	3,0	5,6	9,0	13,0		

Übersicht Ergebniskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2022

Vorstandsmitglied	Anteiliger Zielbetrag der Tantieme in €	Ergebnisfaktor	Ergebniskomponente der Tantieme in €
Oliver Zipse	1.050.000		1.890.000
Ilka Horstmeier ¹	491.667		885.000
Milan Nedeljković ²	500.000		900.000
Pieter Nota	575.000	1,800	1.035.000
Nicolas Peter	575.000		1.035.000
Joachim Post	475.000		855.000
Frank Weber	475.000		855.000

¹ zweite Vergütungsstufe seit 1. November 2022

² zweite Vergütungsstufe seit 1. Oktober 2022

Zielsetzung und Zielerreichung Leistungskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2022

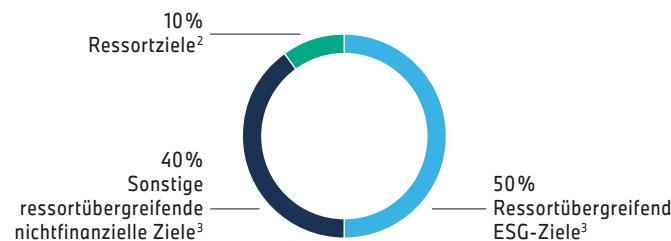
Die vom Aufsichtsrat für das Erdienungsjahr 2022 im Rahmen der Leistungskomponente der Tantieme festgelegten Ziele sowie die Gewichtung der Kriterien und die individuelle Zielerreichung sind in den nachfolgenden Tabellen zusammengefasst.

Zur Feststellung der Zielerreichung 2022 hat der Aufsichtsrat die Ressortziele einerseits und die ressortübergreifenden Ziele andererseits in einem Zielerreichungskorridor mit einem Teilleistungsfaktor zwischen 0 (entspricht einer Zielerreichung von 0 %) und 1,80 (entspricht der maximal möglichen Zielerreichung von 180 %) bewertet. Der Leistungsfaktor der Tantieme wurde aus den Teilleistungsfaktoren mit der Gewichtung 10 % für die Ressortziele und 90 % für die ressortübergreifenden Ziele, jeweils im Verhältnis zum Zielbetrag der Leistungskomponente der Tantieme, ermittelt. Von den ressortübergreifenden Zielen entfallen im Verhältnis zum Zielbetrag der Leistungskomponente der Tantieme 50 % auf ESG-Ziele und 40 % auf sonstige nichtfinanzielle Ziele.

Zur Feststellung der Zielerreichung hat der Aufsichtsrat die Führungsleistung der einzelnen Vorstandsmitglieder und die Gesamtleistung des Vorstands beurteilt. In Bezug auf die Ressortziele hat er die individuellen Leistungen der einzelnen Vorstandsmitglieder bewertet, während er in Bezug auf die ressortübergreifenden Ziele den Vorstand als Team betrachtet und die Leistungen für alle Vorstandsmitglieder einheitlich bewertet hat. Die Entscheidungsfindung des Aufsichtsrats beruht auf einer ausführlichen, dokumentierten Analyse des Leistungsstands zu allen vereinbarten Kriterien sowie eingehender Beratung im Personalausschuss und Plenum des Aufsichtsrats. Als Grundlage seiner Beurteilung hat sich der Aufsichtsrat insbesondere an den

vor Beginn des Geschäftsjahrs in der Unternehmensplanung festgelegten quantitativen und qualitativen Messgrößen orientiert. Hierzu gehören beispielsweise Kennzahlen wie Fahrzeugabsatz, Segmentanteile, Absatzanteil elektrifizierter Fahrzeuge sowie weitere Messgrößen zur Beurteilung der Nachhaltigkeitsperformance, F&E-Quote, Qualität des Kundenerlebnisses im Vergleich zum Wettbewerb, Investitionen in Aus- und Weiterbildung und Zielgrößen für Diversity in der Belegschaft. Zur Beurteilung einzelner Messgrößen wurden auch die Ergebnisse von Vergleichsstudien und -berechnungen gegenüber Wettbewerbern herangezogen. Neben einer Betrachtung der Leistungen im Jahr 2022 hat der Aufsichtsrat eine Trendbetrachtung über mehrere Geschäftsjahre vorgenommen. Hierbei hat er die Auswirkungen von Entscheidungen, Maßnahmen und Weichenstellungen aus früheren Geschäftsjahren auf das Jahr 2022 bewertet und die Bedeutung der Leistungen im Jahr 2022 für die künftige Unternehmensentwicklung abgeschätzt.

Übersicht Ziele der Leistungskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2022¹



¹ bezogen auf den Zielbetrag der Leistungskomponente der Tantieme

² individuelle Bewertung je Vorstandsmitglied

³ gemeinschaftliche Bewertung des Vorstands als Team

Zielsetzung Leistungskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2022

		Zielsetzung	Gewichtung
Ressortübergreifende ESG-Ziele	Gesamtvorstand ¹	Innovationsleistung (ökologisch) Entwicklung der Reputation (Corporate Reputation, Compliance Präventionsleistung) Wandlungsfähigkeit (Investition in Aus- und Weiterbildung, Nachhaltigkeit) Attraktivität als Arbeitgeber Führungsleistung (Mitarbeiterzufriedenheit)	50 %
Ressortübergreifende sonstige nichtfinanzielle Ziele		Ausbau der Marktstellung Innovationsleistung (ökonomisch) Kundenorientierung (Produkt-, Kundenbetreuungsqualität) Entwicklung der Reputation (z. B. Markenstärke)	40 %
Gemeinschaftliche Ressortziele	Alle Mitglieder des Vorstands ²	Beitrag zur Erfüllung der Wachstums- und Profitabilitätsziele Führungsleistung im Ressort Erreichung der Diversity Ziele im Ressort Präventionsleistung Compliance	
Spezifische Ressortziele	Oliver Zipse	Koordinierung der Arbeit des Vorstands Vertretung der Unternehmensinteressen, Präsentation neuer Produkte Weiterentwicklung der Organisation in Varianten Weiterentwicklung der BMW Nachhaltigkeitsstrategie, beschleunigte Marktdurchdringung vollelektrischer Fahrzeuge	
	Ilka Horstmeier	Sicherung der Arbeitgeberattraktivität und Performancesteigerung Evaluierung und Anpassung der Personalstrukturen, -kapazitäten und -kosten Gestaltung des Kompetenzumbaus Umsetzung von Immobiliengroßprojekten und Etablierung eines Real Estate Portfolio-Managements	
	Milan Nedeljković	Effiziente Steuerung des Produktionsnetzwerks Dynamische Ausrichtung der Produktionsstruktur nach strategischen und wirtschaftlichen Gesichtspunkten Weiterentwicklung der Qualitätsarbeit in der Produktion Erreichung von Nachhaltigkeitszielen in der Produktion, insbesondere Reduktion der CO ₂ -Emissionen	10 %
	Pieter Nota	Absatz- und Preisplanung sowie Potentialrealisierung in den Vertriebsmärkten Vorbereitung und erfolgreiche Durchführung des Launches neuer Produkte Weiterentwicklung der digitalen Marketing- und Verkaufskonzepte Weiterentwicklung des Vertriebsmodells mit Fokus auf EU / China	
	Nicolas Peter	Verlässliche Kapitalmarktkommunikation und Weiterentwicklung der Nachhaltigkeitsberichterstattung Umsetzung der Vollkonsolidierung von BMW Brilliance Automotive Ltd. Finanzielles Risikomanagement, Sicherstellung der Konzernfinanzierung und Optimierung der Kapitalstruktur Umsetzung Performance Programm Finanzziele sowie Potenziale aus Digitalisierung Prozesse	
	Joachim Post	Sicherstellung der Produktionsflexibilität für Fahrzeugkomponenten Weiterentwicklung eines leistungsfähigen und flexiblen Lieferantennetzwerks zur Vermeidung von Engpässen Umsetzung der Qualitätsanforderungen und Kostenziele im Lieferantennetzwerk Weiterentwicklung eines CO ₂ -Management Systems in der Lieferkette	
	Frank Weber	Entwicklung wettbewerbsfähiger Fahrzeugmodelle Termingerechte Übergabe der geplanten neuen Produkte an die Produktion, Fortschritt neue Fahrzeugarchitektur Weiterentwicklung des automatisierten Fahrens und der Wasserstofftechnologie MINI Boost - Neuaustrichtung der Partnerschaft mit Great Wall Motors	

¹ gemeinschaftliche Bewertung des Vorstands als Team ² individuelle Bewertung je Vorstandsmitglied

Übersicht Zielerreichung Leistungskomponente der Tantieme für das Geschäftsjahr 2022

	Ziele	Gewichtung	Durchschnittliche Zielerreichung in %	Leistungsfaktor	Anteiliger Zielbetrag der Tantieme in €	Leistungskomponente der Tantieme in €
Oliver Zipse	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	104,0 %	0,99	1.050.000	1.039.500
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40 %	87,5 %			
	Ressortziele	10 %	116,3 %			
Ilka Horstmeier ¹	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	104,0 %	0,98	491.667	481.833
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40 %	87,5 %			
	Ressortziele	10 %	110,0 %			
Milan Nedeljković ²	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	104,0 %	0,98	500.000	490.000
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40 %	87,5 %			
	Ressortziele	10 %	110,0 %			
Pieter Nota	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	104,0 %	0,98	575.000	563.500
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40 %	87,5 %			
	Ressortziele	10 %	108,8 %			
Nicolas Peter	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	104,0 %	0,99	575.000	569.250
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40 %	87,5 %			
	Ressortziele	10 %	115,6 %			
Joachim Post	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	104,0 %	0,98	475.000	465.500
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40 %	87,5 %			
	Ressortziele	10 %	106,9 %			
Frank Weber	Ressortübergreifende Ziele – ESG	50 %	104,0 %	0,98	475.000	465.500
	Ressortübergreifende Ziele – Sonstige nichtfinanzielle	40 %	87,5 %			
	Ressortziele	10 %	111,9 %			

¹ zweite Vergütungsstufe seit 1. November 2022

² zweite Vergütungsstufe seit 1. Oktober 2022

(2) Aktienorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2022

Im Rahmen der aktienorientierten Vergütung als variabler Langfristkomponente erhalten die Vorstandsmitglieder eine für die Investition in BMW Stammaktien zweckgebundene Barvergütung (Eigeninvestmentbarbetrag). Ihre Höhe hängt von der Erreichung bestimmter finanzieller und nichtfinanzieller Ziele im abgelaufenen Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) ab. Die Vorstandsmitglieder sind verpflichtet, den Eigeninvestmentbarbetrag abzüglich Steuern und Abgaben unmittelbar nach Auszahlung in BMW Stammaktien zu investieren und die Aktien über einen Zeitraum von mindestens vier Jahren zu halten (Share Ownership Guideline).

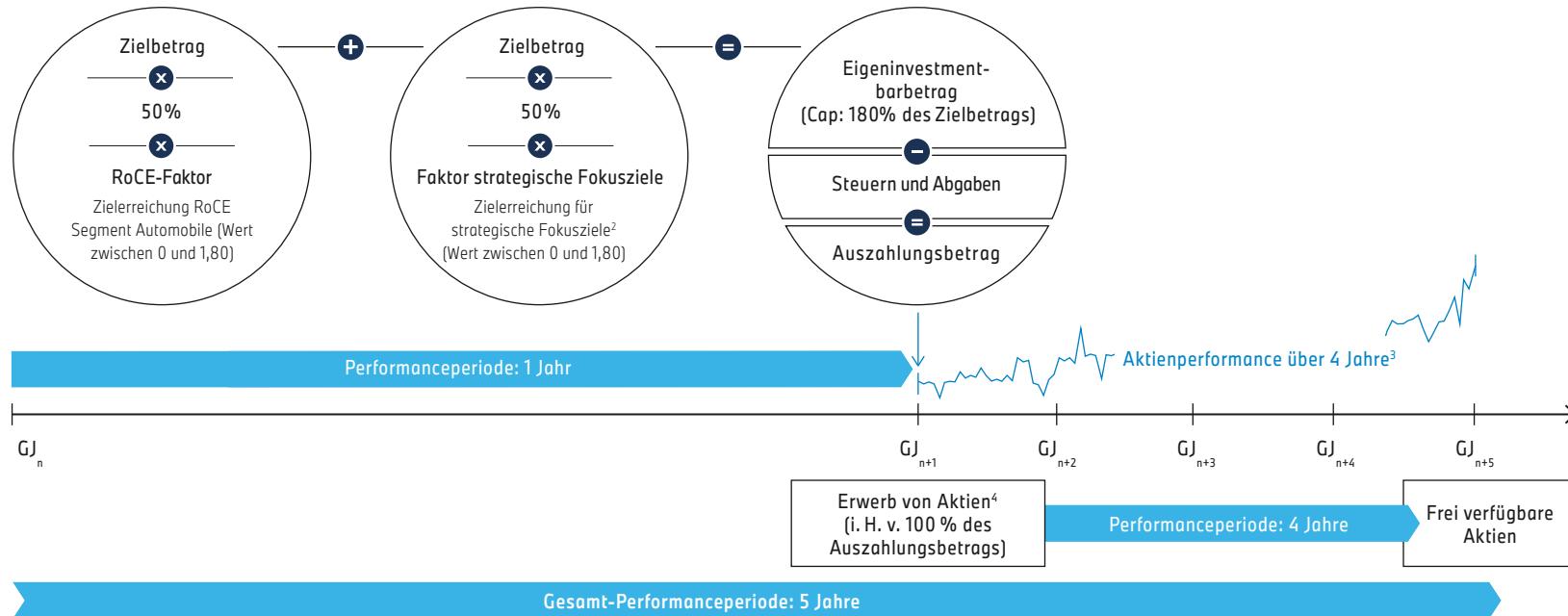
Die Pflicht zum Kauf von BMW Stammaktien und die mehrjährige Haltefrist stärken die unternehmerische Langfristorientierung des Vorstands. Die nachhaltige Umsetzung der Unternehmensstrategie durch entsprechende Entscheidungen führt auch zu einer dauerhaften Wertschaffung für die Aktionäre und ist damit regelmäßig Basis für eine langfristig positive Kapitalmarktpfornance. Durch das erhebliche Investment und die festgelegte Haltefrist nehmen die Vorstandsmitglieder – auch nach ihrem Ausscheiden – an der langfristigen positiven wie negativen Entwicklung des Unternehmens, vermittelt durch den Aktienkurs, teil.

Eigeninvestmentbarbetrag

Der Eigeninvestmentbarbetrag wird im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung ausbezahlt, der der Jahresabschluss für das Erdienungsjahr vorgelegt wird. Er ist abhängig vom Zielbetrag, vom erzielten RoCE im Segment Automobile und vom Erreichungsgrad bestimmter strategischer Fokusziele im Erdienungsjahr. Der Eigeninvestmentbarbetrag ist auf maximal 180 % des Zielbetrags begrenzt und berechnet sich wie folgt:

Eigeninvestmentbarbetrag =
RoCE-Komponente + Komponente strategische Fokusziele

Übersicht aktienorientierte Vergütung¹



¹ vereinfachte Darstellung

² Mindestens zwei strategische Fokusziele. Festlegung Anzahl strategische Fokusziele und Anteil am Zielbetrag durch den Aufsichtsrat, wenn mehr als zwei strategische Fokusziele festgelegt sind.

³ beispielhafte Darstellung der Kursentwicklung

⁴ Auszahlung des Eigeninvestmentbarbetrags, Erwerb der Aktien und Beginn der vierjährigen Haltefrist erfolgen im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung, welcher der Jahresabschluss für das Erdienungsjahr vorgelegt wird.

Zielbetrag des Eigeninvestmentbarbetrags

Die Zielbeträge für das Jahr 2022 für die einzelnen Vorstandsmitglieder sind aus der Tabelle [Übersicht Aktienorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2022](#) unten ersichtlich.

RoCE-Komponente des Eigeninvestmentbarbetrags

Der Aufsichtsrat setzt vor Beginn des jeweiligen Erdienungsjahres basierend auf der Unternehmensplanung einen Mindest-, einen Ziel- und einen Maximalwert für den RoCE im Segment

Automobile im Erdienungsjahr fest und ordnet diesen Werten jeweils einen RoCE-Faktor zu. Bei Unterschreitung des Mindestwerts beträgt der RoCE-Faktor 0. Bei Erreichen des Zielwerts beträgt der RoCE-Faktor 1,00. Ab Erreichen des Maximalwerts beträgt der RoCE-Faktor 1,80. Die RoCE-Komponente des Eigeninvestmentbarbetrags wird ermittelt, indem der RoCE-Faktor des Erdienungsjahrs mit 50 % des individuellen Zielbetrags multipliziert wird.

Komponente strategische Fokusziele des Eigeninvestmentbarbetrags

Der Aufsichtsrat bestimmt vor Beginn des Erdienungsjahres mindestens zwei strategische Fokusziele. Er leitet diese aus der Unternehmensstrategie und der Unternehmensplanung ab, setzt für jedes strategische Fokusziel einen Mindest-, einen Ziel- und einen Maximalwert fest und ordnet diesen jeweils einen Faktor zu. Bei Unterschreitung des Mindestwerts beträgt der jeweilige Faktor 0. Bei Erreichen des Zielwerts beträgt der jeweilige Faktor 1,00. Ab Erreichen des Maximalwerts beträgt der jeweilige

Faktor 1,80. Die Komponente strategische Fokusziele des Eigeninvestmentbarbetrags wird in zwei Schritten ermittelt. Im ersten Schritt wird der für das jeweilige strategische Fokusziel erreichte Faktor des Erdienungsjahres mit dem auf dieses Ziel entfallenden Anteil des individuellen Zielbetrags multipliziert. Im zweiten Schritt werden die auf diese Weise für die einzelnen strategischen Fokusziele ermittelten Werte addiert. Sind zwei strategische Fokusziele festgelegt, entfällt auf jedes strategische Fokusziel ein Anteil von 25 % des individuellen Zielbetrags. Sind mehr als zwei strategische Fokusziele festgelegt, bestimmt der Aufsichtsrat die Gewichtung.

Zielsetzung und Zielerreichung der RoCE-Komponente für das Geschäftsjahr 2022

Der RoCE im Segment Automobile für das Geschäftsjahr 2022 ist definiert als das Segmentergebnis vor Finanzergebnis, dividiert durch das durchschnittlich eingesetzte Kapital im Segment.

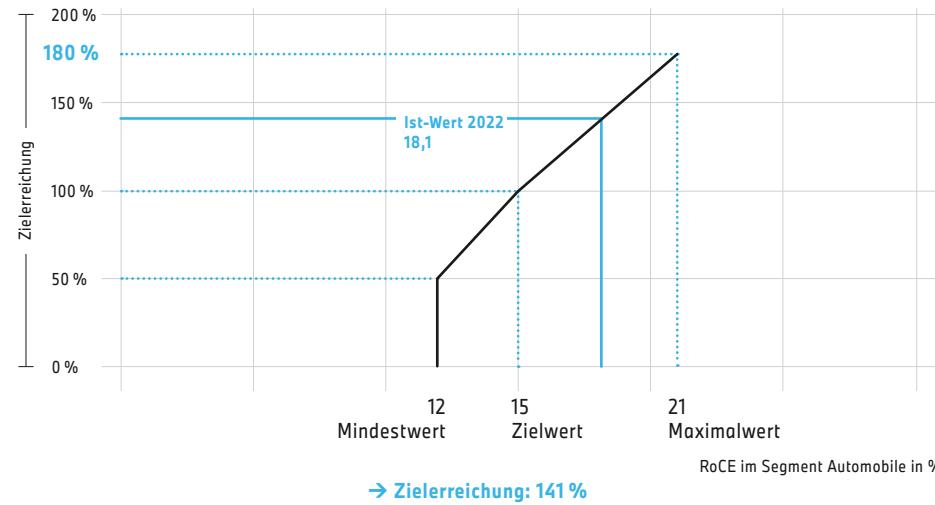
Die Definition dieser Kennzahl wurde mit Wirkung ab dem Geschäftsjahr 2022 angepasst. Seit dem Geschäftsjahr 2022 beinhaltet das eingesetzte Kapital die Summe aus immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Net Working Capital. Das Net Working Capital umfasst die Bilanzpositionen Vorräte und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Die Zielsetzung dieser vereinfachten Definition besteht darin, die Nachvollziehbarkeit und Transparenz der Kennzahl zu erhöhen. Zudem bilden die berücksichtigten Positionen des eingesetzten Kapitals den Fokus der operativen Segmentsteuerung ab. Für das Erdienungsjahr 2022 hat der Aufsichtsrat im Dezember 2021 auf Grundlage der langfristigen Unternehmensplanung für die RoCE-Komponente folgende Werte festgelegt: Mindestwert: 12 %, Zielwert: 15 %, Maximalwert: 21 %. Der erreichte RoCE für das Geschäftsjahr 2022 beträgt 18,1 %, so dass der RoCE-Faktor für die Berechnung des Eigeninvestmentbarbetrags 1,41 beträgt.

Zielsetzung und Zielerreichung der Komponente strategische Fokusziele für das Geschäftsjahr 2022

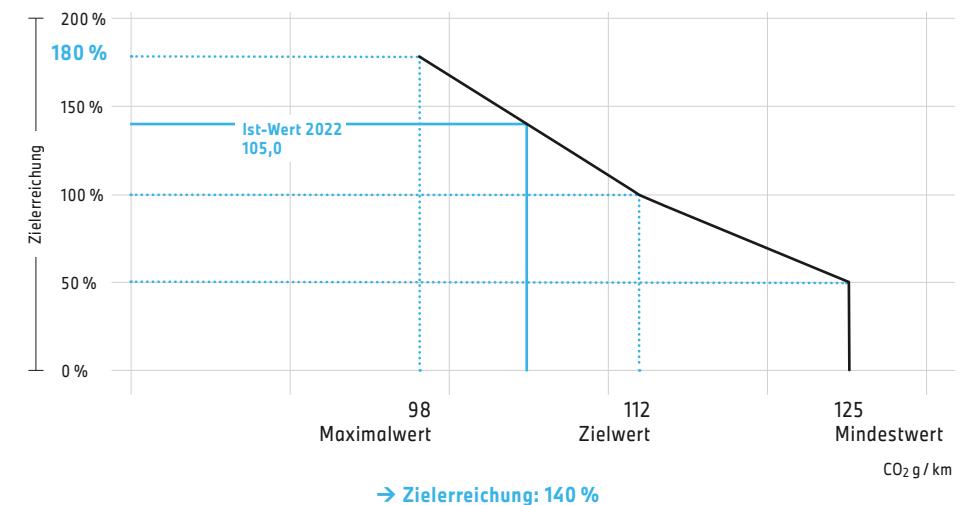
Für das Erdienungsjahr 2022 hat der Aufsichtsrat im Dezember 2021 in Übereinstimmung mit dem Vergütungssystem die folgenden strategischen Fokusziele bestimmt:

- Reduktion der CO₂-Flottenemissionen in der EU nach WLTP; Gewichtung in Bezug auf Eigeninvestmentbarbetrag: 25 %.
- Absatz vollelektrischer Fahrzeuge (Battery Electric Vehicle, BEV); Gewichtung in Bezug auf Eigeninvestmentbarbetrag: 12,5 %.
- Absatz von Plug-in-Hybrid Fahrzeugen (Plug-In-Hybrid Vehicle, PHEV); Gewichtung in Bezug auf Eigeninvestmentbarbetrag: 12,5 %.

Zielsetzung und Zielerreichung RoCE-Komponente



Zielsetzung und Zielerreichung Reduktion CO₂-Flottenemission (EU)



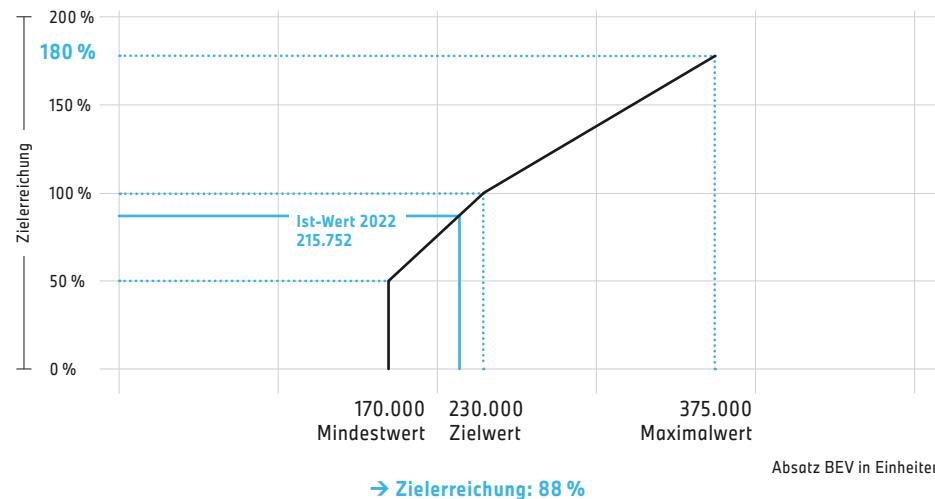
Im Hinblick auf die Reduktion der CO₂-Flottenemissionen nach WLTP hat der Aufsichtsrat für das Erdienungsjahr 2022 folgende Werte in CO₂ g / km nach WLTP für den Flottenverbrauch in Europa als vergütungsrelevante Schwellenwerte festgelegt: Mindestwert: 125 CO₂ g / km, Zielwert: 112 CO₂ g / km, Maximalwert: 98 CO₂ g / km. Der Ist-Wert für das Geschäftsjahr 2022 beträgt 105,0 CO₂ g / km, so dass die Zielerreichung bei 140 % liegt.

Für den Absatz vollelektrischer Fahrzeuge (BEV) hat der Aufsichtsrat für das Erdienungsjahr 2022 folgende Referenzwerte in Einheiten festgelegt: Mindestwert: 170.000 Einheiten, Zielwert: 230.000 Einheiten, Maximalwert: 375.000 Einheiten. Der Ist-Wert für das Geschäftsjahr 2022 beträgt 215.752 Einheiten, so dass die Zielerreichung bei 88 % liegt.

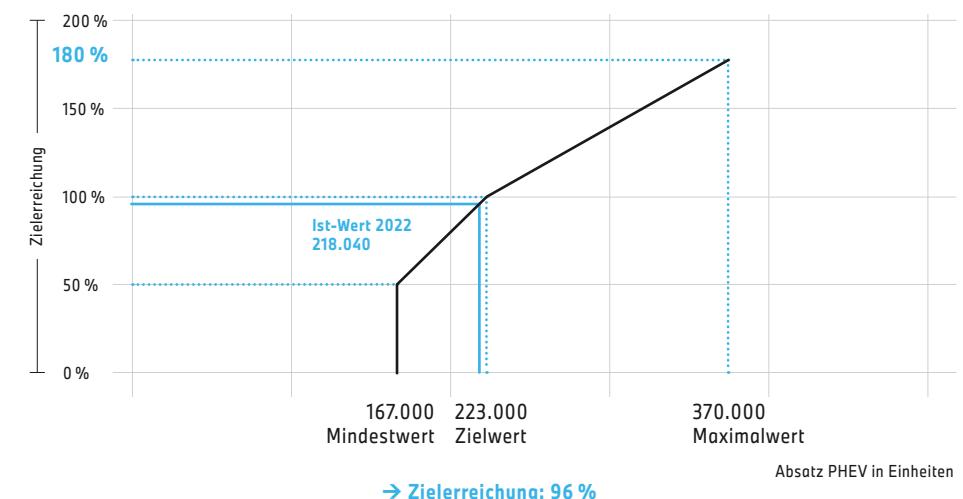
Für den Absatz von Plug-in-Hybrid Fahrzeugen (PHEV) hat der Aufsichtsrat für das Erdienungsjahr 2022 folgende Referenzwerte in Einheiten festgelegt: Mindestwert: 167.000 Einheiten, Zielwert: 223.000 Einheiten, Maximalwert: 370.000 Einheiten. Der Ist-Wert für das Geschäftsjahr 2022 beträgt 218.040 Einheiten, so dass die Zielerreichung bei 96 % liegt.

Der Eigeninvestmentbarbetrag für das Erdienungsjahr 2022 wird im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung 2023 ausbezahlt, der der Jahresabschluss der BMW AG für das Geschäftsjahr 2022 vorgelegt wird. Die Vorstandsmitglieder sind verpflichtet, den Eigeninvestmentbarbetrag abzüglich Steuern und Abgaben unmittelbar nach Auszahlung in BMW Stammaktien zu investieren und die Aktien über einen Zeitraum von mindestens vier Jahren zu halten.

Zielsetzung und Zielerreichung Absatz BEV



Zielsetzung und Zielerreichung Absatz PHEV



Die folgenden Tabellen geben einen Überblick über die Zielsetzungen und die Zielerreichung der aktienorientierten Vergütung für das Geschäftsjahr 2022.

Zielsetzung und Zielerreichung aktienorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2022

	Leistungskriterien	Gewichtung	Mindestwert	Zielwert	Maximalwert	Ist-Wert	Zielerreichung	Faktor
RoCE-Komponente	RoCE im Segment Automobile (in %)	50 %	12	15	21	18,1	141 %	1,41
	Reduktion CO ₂ Flottenemissionen EU (in g / km)	25 %	125	112	98	105,0	140 %	1,40
Komponente strategische Fokusziele	Absatz vollelektrische Fahrzeuge (BEV) in Einheiten	12,50 %	170.000	230.000	375.000	215.752	88 %	0,88
	Absatz Plug-in-Hybrid Fahrzeuge (PHEV) in Einheiten	12,50 %	167.000	223.000	370.000	218.040	96 %	0,96

Übersicht aktienorientierte Vergütung für das Geschäftsjahr 2022

Vorstandsmitglied	RoCE-Komponente				Komponente strategisches Fokusziel (CO ₂)				Komponente strategisches Fokusziel (BEV)				Komponente strategisches Fokusziel (PHEV)				Summe strategische Fokusziele	Summe				
	Anteiliger Zielbetrag in €		RoCE-Faktor	RoCE-Komponente in €	Anteiliger Zielbetrag in €		strategisches Fokusziel (CO ₂)	Komponente strategisches Fokusziel CO ₂ in €	Anteiliger Zielbetrag in €		strategisches Fokusziel (BEV)	Komponente strategisches Fokusziel BEV in €	Anteiliger Zielbetrag in €		strategisches Fokusziel (PHEV)	Komponente strategisches Fokusziel PHEV in €						
	Oliver Zipse	565.000			282.500	395.500			141.250	124.300			141.250	135.600		1.363.000	3.019.750					
Ilka Horstmeier ¹	572.500	902.400	286.250	400.750	143.125	125.950	143.125	137.400	664.100	1.471.325	Pieter Nota	640.000	1,41	320.000	1,40	160.000	0,88	140.800	160.000	153.600	742.400	1.644.800
Nicolas Peter	550.000	775.500	275.000	385.000	137.500	121.000	137.500	132.000	638.000	1.413.500	Joachim Post	550.000	775.500	275.000	385.000	137.500	121.000	137.500	132.000	638.000	1.413.500	
Frank Weber	550.000	775.500	275.000	385.000	137.500	121.000	137.500	132.000	638.000	1.413.500												

¹ zweite Vergütungsstufe seit 1. November 2022

² zweite Vergütungsstufe seit 1. Oktober 2022

5. Aktienhalteverpflichtung (Share Ownership Guideline)

Die zum 31. Dezember 2022 amtierenden Mitglieder des Vorstands halten aufgrund der aktienorientierten Vergütungsprogramme für die Geschäftsjahre 2018 – 2022 insgesamt 118.604 BMW Stammaktien mit bestehender Halteverpflichtung.

Die aktienorientierte Vergütung (Eigeninvestmentbarbetrag) für das Erdienungsjahr 2021 wurde im Anschluss an die Hauptversammlung 2022 ausbezahlt. Unmittelbar nach Auszahlung wurden die BMW Stammaktien erworben, die einer Haltepflicht bis in das Jahr 2026 unterliegen.

BMW Stammaktien mit bestehender Halteverpflichtung aus aktienbasierter Vergütung für Geschäftsjahre 2018–2021 (2017 - 2020)¹

	Aktienbestand zum 1. Januar 2022	Zugang im Geschäftsjahr ²	Ablauf der Haltefrist im Geschäftsjahr	Aktienbestand zum 31. Dezember 2022
Oliver Zipse	18.374	20.379	3.053	35.700
	(16.637)	(4.508)	(2.771)	(18.374)
Ilka Horstmeier	3.067	10.241	(-)	13.308
	(782)	(2.285)	(-)	(3.067)
Milan Nedeljković	3.459	10.241	(-)	13.700
	(1.174)	(2.285)	(-)	(3.459)
Pieter Nota	10.935	11.917	(-)	22.852
	(8.650)	(2.285)	(-)	(10.935)
Nicolas Peter	13.614	11.100	3.053	21.661
	(11.110)	(2.504)	(-)	(13.614)
Joachim Post	(-)	(-)	(-)	(-)
	(-)	(-)	(-)	(-)
Frank Weber	1.142	10.241	(-)	11.383
	(-)	(1.142)	(-)	(1.142)
Gesamt	50.591	74.119	6.106	118.604
	(38.353)	(15.009)	(2.771)	(50.591)

¹ Berücksichtigt sind nur BMW Stammaktien, die unter dem aktienbasierten Vergütungsprogramm des Vorstands mit der Barvergütungskomponente erworben wurden und für die die vierjährige Halteverpflichtung noch nicht abgelaufen ist.

² Auszahlung der Barvergütungskomponente (Eigeninvestmentbarbetrag) 2021 im Mai 2022 mit anschließendem Erwerb der ausgewiesenen BMW Stammaktien, für die die vierjährige Haltefrist bis 2026 gilt.

6. Altersversorgung

Das System zur Altersversorgung sieht jährliche Beiträge durch das Unternehmen vor, die für jedes Jahr der Bestellung zum Mitglied des Vorstands auf ein Ansparkonto entrichtet werden. Anwartschaften auf Versorgungsleistungen werden nach der Zusage unverfallbar, wenn das Dienstverhältnis ein Jahr bestanden hat. Das Vorstandsmitglied erhält bei Eintritt von Invalidität und Beendigung des Dienstverhältnisses eine Erwerbsminderungsrente. Ausgeschiedene Vorstandsmitglieder haben frhestens Anspruch auf eine Altersleistung nach Vollendung des 62. Lebensjahres und Ausscheiden aus dem Dienstverhältnis. Für den Fall, dass ein anspruchsberechtigtes Vorstandsmitglied vor Eintritt des Versorgungsfalls verstirbt, hat ein hinterbliebener Ehegatte bzw. eingetragener Lebenspartner, andernfalls haben hinterbliebene Kinder in Abhängigkeit von Alter und Stand der Ausbildung Anspruch auf eine Hinterbliebenenleistung. Die Höhe der Leistungen richtet sich nach der Höhe des individuellen Ansparkontos des jeweiligen Vorstandsmitglieds. Dieses ergibt sich aus den jährlich eingebrochenen Beiträgen sowie einer jährlichen Überschussbeteiligung in Abhängigkeit von der Kapitalanlageform. Für die eingebrochenen Beiträge gilt eine garantiierte Mindestverzinsung in Höhe des in der Deckungsrückstellungsverordnung festgelegten Höchstzinssatzes. Die Auszahlung erfolgt nach Wahl des Vorstandsmitglieds als Einmalbetrag oder in Jahresraten. Die Möglichkeit der Auszahlung als lebenslange monatliche Rente oder in Mischformen besteht nur für Zusagen, die vor 2016 gegeben wurden. Für den Todes- oder Invaliditätsfall ist eine Mindestleistung in Höhe der bis zum 60. Lebensjahr möglichen – maximal jedoch zehn – Versorgungsjahresbeiträge zugesagt.

Vorstandsmitglieder, die unmittelbar aus der aktiven Vorstandstätigkeit in den Ruhestand treten oder diesen gleichgestellt werden, sind berechtigt, zu den jeweils auch für BMW Rentner geltenden Konditionen Fahrzeuge und sonstige Produkte der BMW Group zu erwerben und Dienstleistungen zu beziehen sowie Fahrzeuge der BMW Group entsprechend den Richtlinien zu

nutzen, die für Bereichsleiter der obersten Einstufung gelten. Für Vorstandsvorsitzende im Ruhestand besteht zusätzlich die Möglichkeit, im Rahmen der Verfügbarkeit und gegen Verrechnung den BMW Fahrdienst zu nutzen.

Für im Geschäftsjahr 2022 amtierende Mitglieder des Vorstands sind im Berichtsjahr Aufwendungen für Leistungen nach Beendigung des Dienstverhältnisses in Höhe von 3,2 Mio. € angefallen. Hierbei handelt es sich ausschließlich um die Dotierung von Pensionsrückstellungen gemäß IAS 19.

Versorgungszusagen 2022 (2021)

	Dienstzeitaufwand nach IFRS im Geschäftsjahr 2022	Barwert der Anwartschaften auf Pensionen nach IFRS zum 31. Dezember 2022
in €		
Oliver Zipse	712.729	4.676.070
	(702.274)	(4.644.382)
Ilka Horstmeier	407.533	2.064.034
	(401.765)	(1.953.670)
Milan Nedeljković	407.391	2.485.144
	(401.466)	(2.441.046)
Pieter Nota	407.516	1.790.041
	(402.852)	(1.632.365)
Nicolas Peter	407.274	3.603.378
	(401.099)	(3.731.163)
Joachim Post	408.504	689.846
	(-)	(-)
Frank Weber	407.525	1.330.485
	(402.075)	(1.100.507)
Gesamt	3.158.472	16.638.998
	(2.711.531)	(15.503.133)

7. Malus und Clawback Regelungen

Das geltende Vergütungssystem sieht unter bestimmten Voraussetzungen für die variable Vergütung die Möglichkeit des Einbehalts (Malus) und der Rückforderung bereits ausbezahlt er Vergütung (Clawback) vor. Die Regelungen ermöglichen es dem Aufsichtsrat, die variable Vergütung bei bestimmten schwerwiegenden Compliance-Verstößen einzubehalten oder zurückzu fordern (Compliance Malus bzw. Compliance Clawback). Diese Möglichkeit besteht zudem in Fällen, in denen variable Vergütungsbestandteile, die an das Erreichen bestimmter Ziele anknüpfen, auf der Grundlage falscher Berechnungsgrundlagen oder fehlerhafter Abschlüsse ausbezahlt wurden. Die Zurückbehaltung oder Rückforderung ist auch nach dem Ausscheiden aus dem Vorstand möglich.

Der Aufsichtsrat hat im Geschäftsjahr 2022 keinen Anlass festgestellt, um variable Vergütungsbestandteile einzubehalten oder zurückzu fordern.

8. Vorzeitige Beendigung der Tätigkeit und nachvertragliches Wettbewerbsverbot

Die Vorstandsdienstverträge sehen für den Fall ihrer vorzeitigen Beendigung durch die Gesellschaft ohne wichtigen Grund vor, dass dem Vorstandsmitglied eine Abfindung zu zahlen ist, deren Höhe auf maximal zwei Jahresvergütungen begrenzt ist („Abfindungs-Cap“) und die nicht mehr als die Restlaufzeit des Anstellungsvertrags vergütet. Beträgt die Restlaufzeit des Vertrags weniger als zwei Jahre, reduziert sich die Abfindungszahlung zeitanteilig. Als Jahresvergütung wird grundsätzlich die Summe aus Grundvergütung, Zielbetrag der Tantieme und Zielbetrag des Eigeninvestmentbarbetrags herangezogen, es sei denn im Vorjahr wurde der jeweilige Zielbetrag nicht erreicht. In diesem Fall wird die tatsächlich gewährte Tantieme bzw. der tatsächlich ausgezahlte Eigeninvestmentbarbetrag zugrunde gelegt.

Für den Fall einer vorzeitigen Beendigung der Vorstandstätigkeit aufgrund eines Kontrollwechsels (Change of Control) oder im Zusammenhang mit einem Übernahmeangebot bestehen keine spezifischen Abfindungsvereinbarungen.

Für den Fall des Todes und der Invalidität bestehen Sonderregelungen über die vorzeitige Fälligkeit von Performance Cash Plänen auf Basis der Zielbeträge und zum Entfall der Haltefrist für Stammaktien, die mit aktienbasierten Vergütungskomponenten erworben wurden. Soweit der Dienstvertrag vorzeitig beendet wird und der Gesellschaft ein außerordentliches Kündigungsrecht zusteht oder das Vorstandsmandat ohne Einvernehmen mit der Gesellschaft niedergelegt wird, verfallen die Ansprüche auf noch nicht ausgezahlte Beträge aus Performance Cash Plänen und der aktienbasierten Vergütung (Matching-Komponente). Die weiteren variablen Vergütungsbestandteile (Tantieme, Eigeninvest mentbarbetrag) werden auf Basis der Zielbeträge abgerechnet.

Mit den Vorstandsmitgliedern ist für bestimmte Fälle gegen Zahlung einer Karenzentschädigung ein einjähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot vereinbart. Die Dienstverträge sehen während der Dauer des nachvertraglichen Wettbewerbsverbots die Zahlung einer monatlichen Karenzentschädigung in Höhe der jeweiligen monatlichen Grundvergütung vor. Entsprechend der Empfehlung G.13 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 wird eine eventuelle Abfindungszahlung auf die Karenzentschädigung angerechnet. Gleichermaßen gilt für sonstige Einkünfte von dritter Seite, soweit es sich nicht um Vergütung für während der Mandatszeit genehmigte Aufsichtsratsmandate handelt. Die Gesellschaft kann auf die Einhaltung des nachvertraglichen Wettbewerbsverbots einseitig verzichten.

Herr Dr. Wendt ist mit Ablauf des 31. Dezember 2021 aus dem Vorstand ausgeschieden. Gemäß den Regelungen des Dienstvertrags bestand ein einjähriges nachvertragliches Wettbewerbsverbot. Die vertraglich geschuldete Karenzentschädigung für den Zeitraum vom 1. Januar 2022 bis 31. Dezember 2022 beläuft sich auf 1,1 Mio. €.

9. Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Vorstands nach §162 AktG

Die nachfolgenden Tabellen [Darstellung der gewährten und geschuldeten Vergütung](#) zeigen die den Mitgliedern des Vorstands im Berichtsjahr gewährte und geschuldete Vergütung nach §162 AktG.

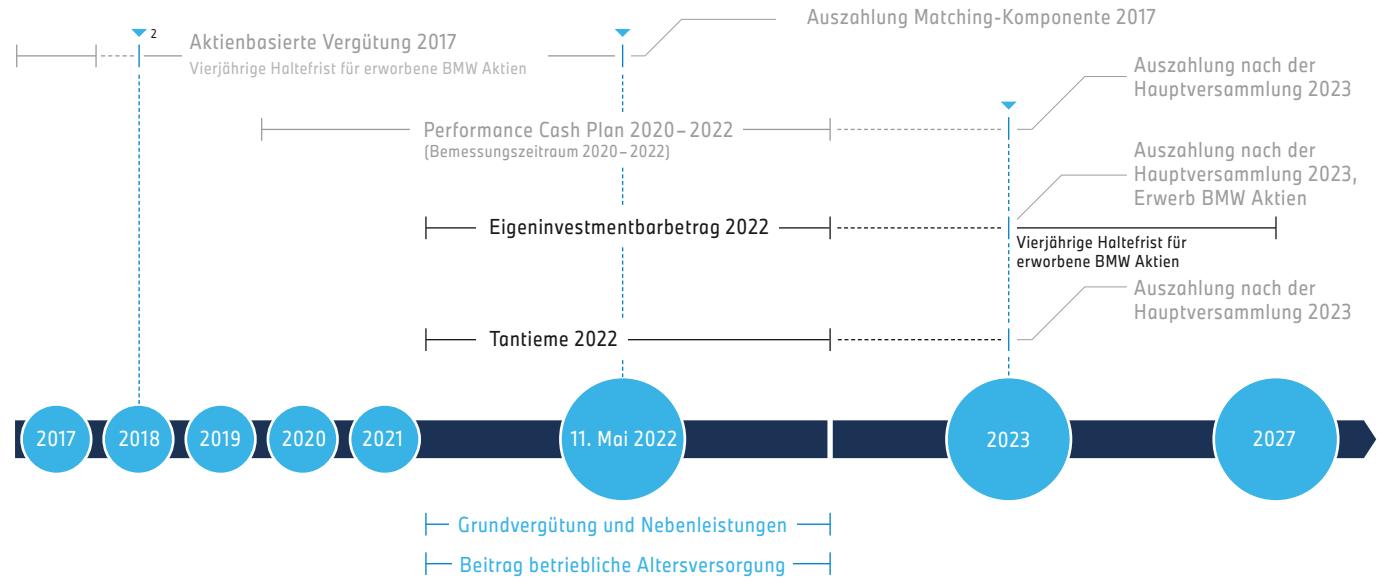
Die Tabellen enthalten alle Beträge, die den einzelnen Vorstandsmitgliedern im Berichtszeitraum zugeflossen sind („gewährte Vergütung“) bzw. alle rechtlich fälligen, aber bisher nicht zugeflossenen Vergütungen („geschuldete Vergütung“).

Eine „gewährte Vergütung“ im Berichtsjahr wird neben dem faktischen Zufluss auch dann angenommen, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit durch das Vorstandsmitglied vollständig erbracht ist und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung (bspw. der Ablauf von Bemessungszeiträumen oder der Nichteintritt von Verfallsbedingungen) eingetreten sind.

Somit werden neben den festen Vergütungsbestandteilen folgende variable Vergütungsbestandteile als gewährte Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 im Sinne des §162 AktG ausgewiesen:

- Tantieme für das Geschäftsjahr 2022 (Auszahlung in 2023),
- Aktienorientierte Vergütung (Eigeninvestmentbarbetrag) für das Geschäftsjahr 2022 (Auszahlung in 2023),
- Performance Cash Plan 2020 – 2022 wegen des Ablaufs des dreijährigen Bemessungszeitraums im Geschäftsjahr 2022 (Erdienungsjahr 2020, Auszahlung in 2023),
- Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) für das Erdienungsjahr 2017 wegen des Ablaufs der vierjährigen Haltefrist im Geschäftsjahr 2022 (Auszahlung in 2022).

Übersicht gewährte und geschuldete Vergütung Geschäftsjahr 2022 mit Auszahlungsprofil¹



¹ vereinfachte Darstellung

² Auszahlung Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2017 in 2018, unmittelbar nach Auszahlung Erwerb BMW Stammaktien mit Halteverpflichtung 2018–2022

Die gewährte und geschuldete Vergütung umfasst daher alle durch die Tätigkeit der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2022 erdienten Vergütungskomponenten. Darüber hinaus umfasst sie Vergütungskomponenten, die zwar bereits durch eine Tätigkeit in früheren Geschäftsjahren erdient wurden, bei denen der Auszahlungsanspruch des jeweiligen Vorstandsmitglieds aber erst durch den Eintritt von Bedingungen im bzw. mit Ablauf des Geschäftsjahrs 2022 entstanden ist.

Zusätzlich zur absoluten Vergütungshöhe ist auch der relative Anteil der jeweiligen Vergütungskomponente an der gewährten und geschuldeten Gesamtvergütung angegeben. Zum Zweck der Vollständigkeit ist zusätzlich der individuelle Dienstzeitaufwand nach IAS 19 für die betriebliche Altersversorgung angegeben, obwohl dieser nicht als gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne von §162 AktG einzuordnen ist.

a) Variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022

Die variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 und die Zielerreichung sind oben unter [Variable Vergütung für das Geschäftsjahr 2022](#) erläutert.

b) Performance Cash Plan 2020 – 2022

Das für die Geschäftsjahre 2018 bis 2020 geltende Vergütungssystem sah als eine langfristige variable Barvergütungskomponente den Performance Cash Plan (PCP) vor.

Für die Berechnung des Performance Cash Plans wird ein festgelegter Zielbetrag nach Ablauf eines dreijährigen Bemessungszeitraums mit einem Faktor für mehrjährige Zielerreichung (PCP-Faktor) multipliziert. Der Zielbetrag des Performance Cash Plans (100 %) eines Vorstandsmitglieds in der ersten Bestellperiode liegt bei 0,85 Mio. € p. a., ab der zweiten Bestellperiode oder

dem vierten Mandatsjahr bei 0,95 Mio. € p. a. Für den Vorsitzenden des Vorstands beträgt der Zielbetrag 1,6 Mio. € p. a. Für alle Mitglieder des Vorstands ist der maximale Auszahlungsbetrag auf 180 % des Zielbetrags des Performance Cash Plans p. a. begrenzt.

Der Performance Cash Plan wird in bar ausbezahlt. Die Auszahlung erfolgt nach Ablauf des dreijährigen Bemessungszeitraums (bestehend aus dem Erdienungsjahr und den beiden Folgejahren) im Anschluss an die ordentliche Hauptversammlung, der der Jahresabschluss des dritten Jahres des Bemessungszeitraums vorgelegt wird.

Für die Ermittlung des PCP-Faktors wird ein mehrjähriger Ergebnisfaktor mit einem mehrjährigen Leistungsfaktor multipliziert. Der PCP-Faktor ist auf maximal 1,8 begrenzt.

Für die Ermittlung des mehrjährigen Ergebnisfaktors wird für jedes Jahr des dreijährigen Bemessungszeitraums ein Ergebnisfaktor gebildet und aus diesen anschließend ein Durchschnittswert für den Bemessungszeitraum berechnet. Der Ergebnisfaktor für das einzelne Jahr des Bemessungszeitraums wird auf Basis des Konzernjahresüberschusses und der Konzernumsatzrendite nach Steuern für das jeweilige Bemessungsjahr ermittelt und kann maximal 1,800 betragen. Die zugrunde liegenden Messgrößen wurden jeweils für einen Zeitraum von drei Geschäftsjahren im Voraus festgelegt, eine nachträgliche Änderung ist ausgeschlossen.

Ergänzend zum mehrjährigen Ergebnisfaktor legt der Aufsichtsrat nach Ablauf des Bemessungszeitraums einen mehrjährigen Leistungsfaktor fest. Hierfür berücksichtigt der Aufsichtsrat insbesondere den Trend der Geschäftsentwicklung im Bemessungszeitraum, den prognostizierten Trend der Geschäftsentwicklung für Folgejahre, den individuellen Ergebnisbeitrag sowie den Status der Compliance im Ressort des Vorstandsmitglieds. Der mehrjährige Leistungsfaktor kann zwischen 0,9 und 1,1 betragen.

Der Performance Cash Plan 2020 – 2022 wurde für die Leistung der Vorstandsmitglieder im Geschäftsjahr 2020 zugesagt. Zum Bilanzstichtag des Berichtsjahrs ist der dreijährige Bemessungszeitraum dieser Vergütungskomponente, die bestimmten Verfallsbestimmungen unterlag, abgelaufen. Im Geschäftsjahr 2022 wurden ein Konzernjahresüberschuss in Höhe von 18,6 Mrd. € und eine Konzernumsatzrendite nach Steuern in Höhe von 13,0 % erzielt. Für beide Kennzahlen werden die festgelegten Höchstwerte von 11,0 Mrd. € für den Konzernjahresüberschuss und von 9,0 % für die Konzernumsatzrendite nach Steuern übertroffen, so dass der Ergebnisfaktor auf den Maximalwert von 1,800 begrenzt wurde (entspricht der maximal möglichen Zielerreichung von 180 %). Auf Basis der Ergebnisfaktoren für die einzelnen Jahre des Bemessungszeitraums (Geschäftsjahr 2020: 0,444; Geschäftsjahr 2021: 1,800; Geschäftsjahr 2022: 1,800) ergibt sich ein mehrjähriger Ergebnisfaktor von 1,348.

Bei der Festsetzung des mehrjährigen Leistungsfaktors für die im Geschäftsjahr 2020 amtierenden Vorstandsmitglieder hat der Aufsichtsrat insbesondere den Trend der Geschäftsentwicklung im Bemessungszeitraum, den prognostizierten Trend der Geschäftsentwicklung, den individuellen Ergebnisbeitrag sowie den Status der Compliance im Ressort des Vorstandsmitglieds bewertet. Im Rahmen der Geschäftsentwicklung im Bemessungszeitraum und des prognostizierten Trends hat der Aufsichtsrat insbesondere die Entwicklung bestimmter Kennzahlen wie die Entwicklung der Auslieferungen, EBIT-Marge für das Segment Automobile und RoCE für das Segment Automobile sowie Return on Equity für das Segment Finanzdienstleistungen gewürdigt. Der Aufsichtsrat hat dabei für die Geschäftsjahre 2020 und 2021 die Auswirkungen der Corona-Pandemie und die Halbleiterkrise, für das Geschäftsjahr 2022 die Folgen des Kriegs in der Ukraine berücksichtigt. Der mehrjährige Leistungsfaktor beträgt für alle berechtigten Vorstandsmitglieder 1,0, so dass sich für den Performance Cash Plan 2020 – 2022 ein PCP-Faktor von 1,348 ergibt.

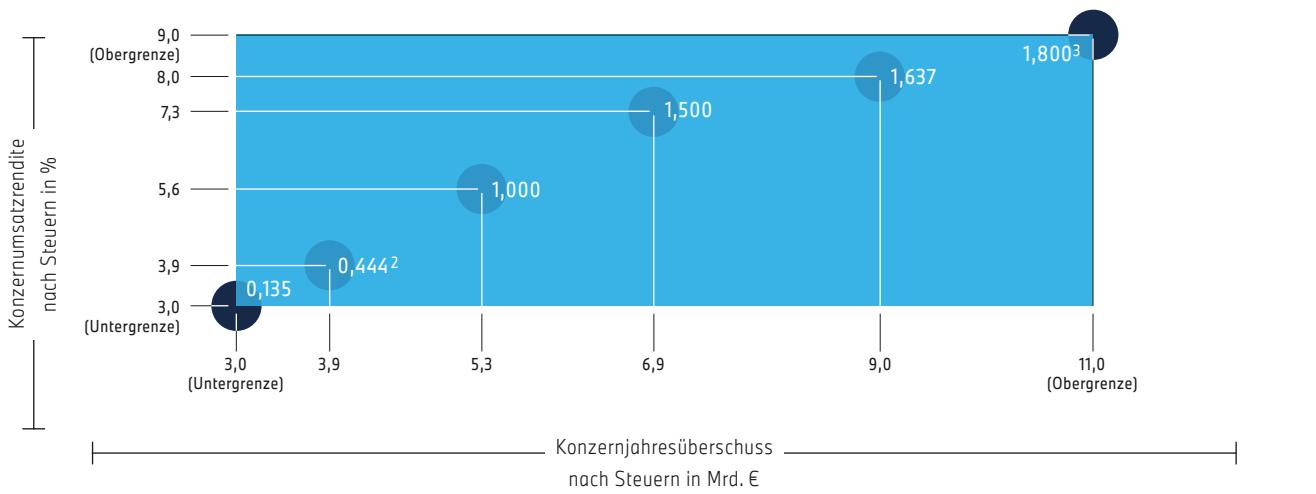
Übersicht Performance Cash Plan

ZIELBETRAG	\times	PCP-FAKTOR	=	AUSZAHLUNGSBETRAG
				<ul style="list-style-type: none"> – Barauszahlung nach Ablauf des Bemessungszeitraums – Begrenzung auf 180 % des Zielbetrags

Übersicht PCP-Faktor

MEHRJÄHRIGER ERGEBNISFAKTOR	\times	MEHRJÄHRIGER LEISTUNGSFAKTOR	=	PCP-FAKTOR
<ul style="list-style-type: none"> – Durchschnittswert der Ergebnisfaktoren – Messgrößen Konzernjahresüberschuss und Konzernumsatzrendite nach Steuern – Wert zwischen 0 und 1,800 	\times	<ul style="list-style-type: none"> – Messgrößen mehrjähriger Leistungsfaktor: – Trend der Geschäftsentwicklung – Status der Compliance im Ressort des Vorstandsmitglieds – individueller Ergebnisbeitrag – prognostizierter Trend der Geschäftsentwicklung – Wert zwischen 0,9 und 1,1 	=	

Zuordnungsmatrix für die Berechnung des Ergebnisfaktors für den Performance Cash Plan 2020 – 2022¹



¹ vereinfachte Darstellung ² Ergebnisfaktor 2020 ³ Ergebnisfaktor 2021 und Ergebnisfaktor 2022

Performance Cash Plan 2020 – 2022

in €	Zielbetrag	PCP-Faktor	Gesamtbetrag PCP 2020 – 2022
Oliver Zipse	1.600.000	1,348	2.156.800
Ilka Horstmeier	850.000	1,348	1.145.800
Milan Nedeljković	850.000	1,348	1.145.800
Pieter Nota	850.000	1,348	1.145.800
Nicolas Peter	950.000	1,348	1.280.600
Joachim Post	(-)	(-)	(-)
Frank Weber	425.000	1,348	572.900

c) Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017

Aktienbasierte Vergütungskomponenten sind seit 2011 in der Vergütung des Vorstands der BMW AG vorgesehen. Im Geschäftsjahr 2022 kam die Matching-Komponente der aktienbasierten Vergütung des Erdienungsjahres 2017 zur Auszahlung. Nach dem aktienbasierten Vergütungsprogramm des Geschäftsjahrs 2017 waren die in 2017 amtierenden Vorstandsmitglieder verpflichtet, jeweils einen Betrag in Höhe von 20 % der Gesamtantiemen nach Steuern, den sie zuzüglich Steuern und Sozialabgaben als zusätzliche Barvergütung vom Unternehmen für das Geschäftsjahr 2017 erhalten haben (Investkomponente), in Stammaktien der Gesellschaft zu investieren. Diese Stammaktien müssen die Vorstandsmitglieder grundsätzlich über mindestens vier Jahre halten. Im Rahmen eines Matching-Plans erhält das Vorstandsmitglied von der Gesellschaft nach Ablauf der vierjährigen Haltefrist für jeweils drei gehaltene Stammaktien nach Wahl der Gesellschaft entweder eine zusätzliche Stammaktie oder den Gegenwert in Geld (aktienbasierte Vergütungskomponente / Matching-Komponente). Unmittelbar nach der Hauptversammlung 2018 am 17. Mai 2018 wurde die Investkomponente für das Geschäftsjahr 2017 ausbezahlt, die Stammaktien wurden am 18. Mai 2018 erworben. Die Haltefrist für die erworbenen Stammaktien ist daher am 17. Mai 2022 abgelaufen. Die Gesellschaft hat die Matching-Komponente in bar erfüllt und den Gegenwert der Matching-Aktien ausbezahlt.

d) Darstellung der gewährten und geschuldeten Vergütung

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die gewährte und geschuldeten Vergütung der Mitglieder des Vorstands.

Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2022 (2021)

OLIVER ZIPSE

Vorsitzender des Vorstands seit 16. August 2019, Mitglied des Vorstands seit 13. Mai 2015

Feste Vergütung

Festvergütung (Grundvergütung)

Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)

Summe

TANTIME

Ergebniskomponente der Tantieme 2021

Leistungskomponente der Tantieme 2021

Ergebniskomponente der Tantieme 2022

Leistungskomponente der Tantieme 2022

PERFORMANCE CASH PLAN

PCP 2019 – 2021

PCP 2020 – 2022

AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG

Aktienbasierte Vergütungskomponente

(Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017 – 2021²

Aktienbasierte Vergütungskomponente

(Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022³

Eigeninvestmentbarbetrag 2021⁴

RoCE-Komponente

Komponente Strategische Fokusziele

Eigeninvestmentbarbetrag 2022⁴

RoCE-Komponente

Komponente Strategische Fokusziele

Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre

Summe

Vergütung Erdienungsjahr 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre

Gesamtvergütung nach § 162 AktG

Dienstzeitaufwand⁵

Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁶

	Geschäftsjahr 2022			Geschäftsjahr 2021		
	Erdienungsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2021 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	1.950.000	(-)	19	1.950.000	(-)	22
	17.249	(-)	0,2	19.355	(-)	0,2
	1.967.249		19	1.969.355		23
TANTIEME	(-)	(-)	(-)	1.890.000	(-)	22
	(-)	(-)	(-)	1.113.000	(-)	13
	1.890.000		19	(-)		(-)
	1.039.500	(-)	10	(-)	(-)	(-)
	(-)	(-)	(-)	(-)	498.449	6
	0	2.156.800	21	(-)	(-)	(-)
AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG	(-)	(-)	(-)	(-)	76.941	1
	(-)	79.326	1	(-)	(-)	(-)
	1.656.750	(-)	16	2.115.000	(-)	24
	1.363.000	(-)	13	1.089.813	(-)	12
	5.949.250	2.236.126	59 bzw. 22	6.207.813	575.390	71 bzw. 7
	8.185.376		81	6.783.203		77
	7.916.499	2.236.126	78 bzw. 22	8.177.168	575.390	93 bzw. 7
	10.152.625		100	8.752.558		100
	712.729			702.274		
	10.865.354			9.454.832		

¹ Vergütung für frühere Erdienungsjahre liegt vor, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

² Die Anzahl der 2017 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2016 erworbenen Aktien beträgt 2.771 (Kaufdatum 12. Mai 2017 zu einem Kurs von 87,50 €). Die Matching-Komponente 2016 wurde Mai 2021 in bar ausbezahlt. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 923 (Ablauf Haltefrist 11. Mai 2021). Referenzkurs für Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 83,36 €.

³ Die Anzahl der 2018 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2017 erworbenen Aktien beträgt 3.053 (Kaufdatum 18. Mai 2018 zu einem Kurs von 89,18 €). Die Matching-Komponente 2017 wurde Mai 2022 in bar ausbezahlt. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.017 (Ablauf Haltefrist 17. Mai 2022). Referenzkurs für Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 78,00 €.

⁴ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetriebs, vier Jahre Haltepflcht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien

⁵ Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

⁶ Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle [Maximalvergütung sowie erdiene Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienungsjahr\) 2022](#).

Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2022 (2021)

ILKA HORSTMEIER

Personal und Immobilien, Arbeitsdirektorin, seit 1. November 2019¹

		Geschäftsjahr 2022			Geschäftsjahr 2021		
		Erdienjahr 2022 in €	Frühere Erdienjahre in € ²	in % der Gesamtvergütung	Erdienjahr 2021 in €	Frühere Erdienjahre in € ²	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	925.000	(-)	19	900.000	(-)	23
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	39.578	(-)	1	47.633	(-)	1
	Summe	964.578		20	947.633		24
TANTIME							
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	(-)	855.000	(-)	22
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	(-)	503.500	(-)	13
	Ergebniskomponente der Tantieme 2022	885.000	(-)	18	(-)	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2022	481.833	(-)	10	(-)	(-)	(-)
PERFORMANCE CASH PLAN							
	PCP 2019 – 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	143.650	4
	PCP 2020 – 2022	(-)	1.145.800	23	(-)	(-)	(-)
AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG							
Variable Vergütung	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017 – 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ³	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	RoCE-Komponente	(-)	(-)	(-)	990.000	(-)	25
	Komponente Strategische Fokusziele	(-)	(-)	(-)	510.125	(-)	13
	Eigeninvestmentbarbetrag 2022 ³	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	RoCE-Komponente	796.650	(-)	16	(-)	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	655.400	(-)	13	(-)	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung Erdienjahr 2022 bzw. frühere Erdienjahre	2.818.883	1.145.800	57 bzw. 23	2.858.625	143.650	72 bzw. 4
	Summe	3.964.683		80	3.002.275		76
	Vergütung Erdienjahr 2022 bzw. frühere Erdienjahre	3.783.461	1.145.800	77 bzw. 23	3.806.258	143.650	96 bzw. 4
	Gesamtvergütung nach § 162 AktG	4.929.261		100	3.949.908		100
Dienstzeitaufwand⁴							
Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁵							
		407.533			401.765		
		5.336.794			4.351.673		

¹ zweite Vergütungsstufe seit dem 1. November 2022

² Vergütung für frühere Erdienjahre liegt vor, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

³ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien

⁴ Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

⁵ Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle [Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienjahr\) 2022](#).

Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2022 (2021)

MILAN NEDELJKOVIĆ

Produktion seit 1. Oktober 2019¹

		Geschäftsjahr 2022			Geschäftsjahr 2021		
		Erdienjahr 2022 in €	Frühere Erdienjahre in € ²	in % der Gesamtvergütung	Erdienjahr 2021 in €	Frühere Erdienjahre in € ²	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	937.500	(-)	19	900.000	(-)	22
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	19.824	(-)	0,4	43.237	(-)	1
	Summe	957.324		19	943.237		23
TANTIME							
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	(-)	855.000	(-)	21
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	(-)	503.500	(-)	13
	Ergebniskomponente der Tantieme 2022	900.000	(-)	18	(-)	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2022	490.000	(-)	10	(-)	(-)	(-)
PERFORMANCE CASH PLAN							
	PCP 2019 – 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	215.475	5
	PCP 2020 – 2022	(-)	1.145.800	23	(-)	(-)	(-)
AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG							
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017 – 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ³	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	RoCE-Komponente	(-)	(-)	(-)	990.000	(-)	25
	Komponente Strategische Fokusziele	(-)	(-)	(-)	510.125	(-)	13
	Eigeninvestmentbarbetrag 2022 ³	807.225	(-)	16	(-)	(-)	(-)
	RoCE-Komponente	664.100	(-)	13	(-)	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	2.861.325	1.145.800	58 bzw. 23	2.858.625	215.475	71 bzw. 5
	Summe variable Vergütung Erdienjahr 2022 bzw. frühere Erdienjahre	4.007.125		81	3.074.100		77
Vergütung Erdienjahr 2022 bzw. frühere Erdienjahre							
Gesamtvergütung nach § 162 AktG							
Dienstzeitaufwand⁴							
Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁵							

¹ zweite Vergütungsstufe seit dem 1. Oktober 2022

² Vergütung für frühere Erdienjahre liegt vor, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

³ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien

⁴ Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

⁵ Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle [Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienjahr\) 2022](#).

Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2022 (2021)

PIETER NOTA

Kunde, Marken, Vertrieb seit 1. Januar 2018

	Feste Vergütung	Geschäftsjahr 2022			Geschäftsjahr 2021		
		Erdienjahr 2022 in €	Frühere Erdienjahr in € ¹	in % der Gesamtvergütung	Erdienjahr 2021 in €	Frühere Erdienjahr in € ¹	in % der Gesamtvergütung
	Festvergütung (Grundvergütung)	1.050.000	(-)	19	1.050.000	(-)	22
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	19.673	(-)	0,4	18.525	(-)	0,4
	Summe	1.069.673		20	1.068.525		22
	TANTIME						
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	(-)	1.035.000	(-)	21
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	(-)	609.500	(-)	13
	Ergebniskomponente der Tantieme 2022	1.035.000	(-)	19	(-)	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2022	563.500	(-)	10	(-)	(-)	(-)
	PERFORMANCE CASH PLAN						
	PCP 2019 – 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	361.900	8
	PCP 2020 – 2022	(-)	1.145.800	21	(-)	(-)	(-)
	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG						
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017 – 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ²						
	RoCE-Komponente	(-)	(-)	(-)	1.152.000	(-)	24
	Komponente Strategische Fokusziele	(-)	(-)	(-)	593.600	(-)	12
	Eigeninvestmentbarbetrag 2022 ²						
	RoCE-Komponente	902.400	(-)	17	(-)	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	742.400	(-)	14	(-)	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung Erdienjahr 2022 bzw. frühere Erdienjahre	3.243.300	1.145.800	59 bzw. 21	3.390.100	361.900	70 bzw. 8
	Summe	4.389.100		80	3.752.000		78
	Vergütung Erdienjahr 2022 bzw. frühere Erdienjahre	4.312.973	1.145.800	79 bzw. 21	4.458.625	361.900	92 bzw. 8
	Gesamtvergütung nach § 162 AktG	5.458.773		100	4.820.525		100
	Dienstzeitaufwand³	407.516			402.852		
	Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁴	5.866.289			5.223.377		

¹ Vergütung für frühere Erdienjahre liegt vor, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

² Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien

³ Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandmitglied ausbezahlt.

⁴ Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle [Maximalvergütung sowie erdierte Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienjahr\) 2022](#).

Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2022 (2021)

NICOLAS PETER

Finanzen seit 1. Januar 2017

		Geschäftsjahr 2022			Geschäftsjahr 2021		
		Erdienungsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2021 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.050.000	(-)	18	1.050.000	(-)	22
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	30.825	(-)	1	22.746	(-)	0,5
	Summe	1.080.825		19	1.072.746		22
TANTIME							
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	(-)	1.035.000	(-)	21
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	(-)	609.500	(-)	13
	Ergebniskomponente der Tantieme 2022	1.035.000	(-)	18	(-)	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2022	569.250	(-)	10	(-)	(-)	(-)
PERFORMANCE CASH PLAN							
	PCP 2019 – 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	361.900	8
	PCP 2020 – 2022	(-)	1.280.600	23	(-)	(-)	(-)
AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG							
Variable Vergütung	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017 – 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022 ²	(-)	79.326	1	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ³	902.400	(-)	16	1.152.000	(-)	24
	RoCE-Komponente	(-)	(-)	(-)	593.600	(-)	12
	Komponente Strategische Fokusziele	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag 2022 ³	742.400	(-)	13	(-)	(-)	(-)
	RoCE-Komponente	3.249.050	1.359.926	57 bzw. 24	3.390.100	361.900	70 bzw. 8
	Komponente Strategische Fokusziele	4.608.976		81	3.752.000		78
	Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre	4.329.875	1.359.926	76 bzw. 24	4.462.846	361.900	93 bzw. 8
	Summe	5.689.801		100	4.824.746		100
Vergütung Erdienungsjahr 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre							
Gesamtvergütung nach § 162 AktG							
Dienstzeitaufwand⁴							
Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁵							

¹ Vergütung für frühere Erdienungsjahre liegt vor, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

² Die Anzahl der 2018 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2017 erworbenen Aktien beträgt 3.053 (Kaufdatum 18. Mai 2018 zu einem Kurs von 89,18 €). Die Matching-Komponente 2017 wurde im Mai 2022 in bar ausbezahlt. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.017 (Ablauf Haltefrist 17. Mai 2022). Referenzkurs für Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 78,00 €.

³ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien

⁴ Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

⁵ Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle [Maximalvergütung sowie erdiene Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienungsjahr\) 2022](#).

Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2022 (2021)

JOACHIM POST

Einkauf und Lieferantennetzwerk seit 1. Januar 2022

Feste Vergütung

Festvergütung (Grundvergütung)

Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)

Summe

TANTIME

Ergebniskomponente der Tantieme 2021

Leistungskomponente der Tantieme 2021

Ergebniskomponente der Tantieme 2022

Leistungskomponente der Tantieme 2022

PERFORMANCE CASH PLAN

PCP 2019 – 2021

PCP 2020 – 2022

AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG

Aktienbasierte Vergütungskomponente

(Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017 – 2021

Aktienbasierte Vergütungskomponente

(Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022

Eigeninvestmentbarbetrag 2021²

RoCE-Komponente

Komponente Strategische Fokusziele

Eigeninvestmentbarbetrag 2022²

RoCE-Komponente

Komponente Strategische Fokusziele

Summe variable Vergütung Erdienungsjahr 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre

Summe

Vergütung Erdienungsjahr 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre

Gesamtvergütung nach § 162 AktG

Dienstzeitaufwand³

Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁴

			Geschäftsjahr 2022		Geschäftsjahr 2021			
			Erdienungsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung	Erdienungsjahr 2021 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
			900.000	(-)	24	(-)	(-)	(-)
			102.259	(-)	3	(-)	(-)	(-)
			1.002.259		27	(-)		(-)
			(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
			(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
			855.000	(-)	23	(-)	(-)	(-)
			465.500	(-)	12	(-)	(-)	(-)
			(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
			(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
			775.500	(-)	21	(-)	(-)	(-)
			638.000	(-)	17	(-)	(-)	(-)
			2.734.000	(-)	73	(-)	(-)	(-)
			2.734.000		73	(-)		(-)
			3.736.259	(-)	100	(-)	(-)	(-)
			3.736.259		100	(-)		(-)
			408.504			(-)		
			4.144.763			(-)		

¹ Vergütung für frühere Erdienungsjahre liegt vor, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

² Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetriebs, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien

³ Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandmitglied ausbezahlt.

⁴ Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienungsjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle [Maximalvergütung sowie erdierte Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienungsjahr\) 2022](#).

Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2022 (2021)

FRANK WEBER

Entwicklung seit 1. Juli 2020

	Feste Vergütung	Geschäftsjahr 2022			Geschäftsjahr 2021		
		Erdienjahr 2022 in €	Frühere Erdienjahr in € ¹	in % der Gesamtvergütung	Erdienjahr 2021 in €	Frühere Erdienjahr in € ¹	in % der Gesamtvergütung
	Festvergütung (Grundvergütung)	900.000	(-)	21	900.000	(-)	23
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	34.077	(-)	1	97.833	(-)	3
	Summe	934.077		22	997.833		26
	TANTIME						
	Ergebniskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	(-)	855.000	(-)	22
	Leistungskomponente der Tantieme 2021	(-)	(-)	(-)	503.500	(-)	13
	Ergebniskomponente der Tantieme 2022	855.000	(-)	20	(-)	(-)	(-)
	Leistungskomponente der Tantieme 2022	465.500	(-)	11	(-)	(-)	(-)
	PERFORMANCE CASH PLAN						
	PCP 2019 – 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	PCP 2020 – 2022	(-)	572.900	14	(-)	(-)	(-)
	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG						
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2016 für Halteverpflichtung 2017 – 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022 ³	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Eigeninvestmentbarbetrag 2021 ²						
	RoCE-Komponente	(-)	(-)	(-)	990.000	(-)	26
	Komponente Strategische Fokusziele	(-)	(-)	(-)	510.125	(-)	13
	Eigeninvestmentbarbetrag 2022 ²						
	RoCE-Komponente	775.500	(-)	18	(-)	(-)	(-)
	Komponente Strategische Fokusziele	638.000	(-)	15	(-)	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung Erdienjahr 2022 bzw. frühere Erdienjahre	2.734.000	572.900	64 bzw. 14	2.858.625		74
	Summe	3.306.900		78	2.858.625		74
	Vergütung Erdienjahr 2022 bzw. frühere Erdienjahre	3.668.077	572.900	86 bzw. 14	3.856.458		100
	Gesamtvergütung nach § 162 AktG	4.240.977		100	3.856.458		100
	Dienstzeitaufwand³	407.525			402.075		
	Gesamtvergütung zzgl. Dienstzeitaufwand⁴	4.648.502			4.258.533		

¹ Vergütung für frühere Erdienjahre liegt vor, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

² Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags, vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen Aktien

³ Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandmitglied ausbezahlt.

⁴ Für die Einhaltung der festgelegten Maximalvergütung sind nur der Dienstzeitaufwand und die Vergütung für das Erdienjahr zu berücksichtigen. Siehe Tabelle [Maximalvergütung sowie erdierte Vergütung für das Geschäftsjahr \(Erdienjahr\) 2022](#).

10. Gewährte und geschuldete Vergütung der ehemaligen Mitglieder des Vorstands nach § 162 AktG

Die nachfolgenden Tabellen zeigen die den früheren Mitgliedern des Vorstands, die ihre Tätigkeit als Vorstandsmitglied innerhalb der letzten zehn Geschäftsjahre beendet haben, im abgelaufenen Geschäftsjahr gewährte und geschuldete feste und variable Vergütung nach § 162 AktG.

Die gewährte und geschuldete Vergütung umfasst für einzelne ehemalige Mitglieder des Vorstands auch den Performance Cash Plan 2020 – 2022 und / oder die aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017. Insoweit wird auf die Ausführungen zur gewährten und geschuldeten Vergütung für die aktiven Mitglieder des Vorstands verwiesen.

Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2022

FRANK-PETER ARNDT			
Mitglied des Vorstands bis 31. März 2013			
	Geschäftsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	26.840	(-)
	Summe Nebenleistungen	26.840	11
Variable Vergütung	Performance Cash Plan 2020 – 2022	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung	(-)	(-)
Karenzent- schädigung / Altersversor- gungsbezüge	Karenzentschädigung	(-)	(-)
	Pensionen	216.814	(-)
	(Teil-)Kapitalzahlungen	(-)	(-)
	Summe Karenzentschädigung / Altersversorgung	216.814	89
Summe Vergütung Geschäftsjahre 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre		243.654	(-)
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		243.654	100

MILAGROS CAIÑA CARREIRO-ANDREE			
Mitglied des Vorstands bis 31. Oktober 2019			
	Geschäftsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	31.167	(-)
	Summe Nebenleistungen	31.167	4
Variable Vergütung	Performance Cash Plan 2020 – 2022	(-)	640.300 ²
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	(-)	99.372 ³
	Summe variable Vergütung	739.672	96
Karenzent- schädigung / Altersversor- gungsbezüge	Karenzentschädigung	(-)	(-)
	Pensionen	(-)	(-)
	(Teil-)Kapitalzahlungen	(-)	(-)
	Summe Karenzentschädigung / Altersversorgung	(-)	(-)
Summe Vergütung Geschäftsjahre 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre		31.167	739.672
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		770.839	100

¹ Vergütung für frühere Erdienungsjahre liegt vor, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

² Der Zielbetrag des Performance Cash Plans (PCP) 2020 – 2022 beträgt 475.000 €.

³ Die Anzahl der 2018 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2017 erworbenen Aktien beträgt 3.824 (Kaufdatum 18. Mai 2018 zu einem Kurs von 89,18 €). Die Matching-Komponente 2017 wurde im Mai 2022 in bar ausbezahlt. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.274 (Ablauf Haltefrist 17. Mai 2022). Referenzkurs für die Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 78,00 €.

Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2022

		KLAUS DRAEGER Mitglied des Vorstands bis 30. September 2016			FRIEDRICH EICHINER Mitglied des Vorstands bis 31. Dezember 2016		
		Geschäftsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung	Geschäftsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	29.474	(-)	9	22.421	(-)	8
	Summe Nebenleistungen	29.474		9	22.421		8
Variable Vergütung	Performance Cash Plan 2020 – 2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung	(-)		(-)	(-)		(-)
Karenzent- schädigung / Pensionen	Karenzentschädigung	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
Altersversor- gungsbezüge	Pensionen	282.784	(-)	91	275.454	(-)	92
	(Teil-)Kapitalzahlungen	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Summe Karenzentschädigung / Altersversorgung	282.784		91	275.454		92
Summe Vergütung Geschäftsjahre 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre		312.258	(-)		297.875	(-)	
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		312.258		100	297.875		100

		KLAUS FRÖHLICH Mitglied des Vorstands bis 30. Juni 2020		
		Geschäftsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	18.054	(-)	2
	Summe Nebenleistungen	18.054		2
Variable Vergütung	Performance Cash Plan 2020 – 2022	(-)	640.300 ²	69
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	(-)	79.326 ³	9
	Summe variable Vergütung	719.626		78
Karenzent- schädigung / Pensionen	Karenzentschädigung	(-)	(-)	(-)
Altersversor- gungsbezüge	Pensionen	(-)	(-)	(-)
	(Teil-)Kapitalzahlungen	183.751	(-)	20
	Summe Karenzentschädigung / Altersversorgung	183.751		20
Summe Vergütung Geschäftsjahre 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre		201.805	719.626	
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		921.431		100

¹ Vergütung für frühere Erdienungsjahre liegt vor, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrund liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

² Der Zielbetrag des Performance Cash Plans (PCP) 2020 – 2022 beträgt 475.000 €.

³ Die Anzahl der 2018 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2017 erworbenen Aktien beträgt 3.053 (Kauffdatum 18. Mai 2018 zu einem Kurs von 89,18 €). Die Matching-Komponente 2017 wurde im Mai 2022 in bar ausbezahlt. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.107 (Ablauf Haltefrist 17. Mai 2022). Referenzkurs für die Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 78,00 €.

Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2022

		HARALD KRÜGER			NORBERT REITHOFER		
		Vorsitzender des Vorstands bis 15. August 2019			Vorsitzender des Vorstands bis 13. Mai 2015 Vorsitzender des Aufsichtsrats seit 13. Mai 2015		
		Geschäftsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung	Geschäftsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	25.292	(-)	3	40.573	(-)	11
	Summe Nebenleistungen	25.292		3	40.573		11
	Performance Cash Plan 2020 – 2022	(-)	718.933 ²	80	(-)	(-)	(-)
Variable Vergütung	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	(-)	158.730 ³	18	(-)	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung	877.663		97	(-)		(-)
Karenzent-schädigung / Altersversor-gungsbezüge	Karenzentschädigung	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Pensionen	(-)	(-)	(-)	326.927	(-)	89
	(Teil-)Kapitalzahlungen	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
	Summe Karenzentschädigung / Altersversorgung	(-)		(-)	326.927		89
	Summe Vergütung Geschäftsjahre 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre	25.292	877.663		367.500	(-)	
	Gesamtvergütung nach § 162 AktG	902.955		100	367.500		100

		IAN ROBERTSON		
		Mitglied des Vorstands bis 31. Dezember 2017		
		Geschäftsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	21.600	(-)	7
	Summe Nebenleistungen	21.600		7
	Performance Cash Plan 2020 – 2022	(-)	(-)	(-)
Variable Vergütung	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	(-)	99.372 ⁴	32
	Summe variable Vergütung	99.372		32
Karenzent-schädigung / Altersversor-gungsbezüge	Karenzentschädigung	(-)	(-)	(-)
	Pensionen	192.948	(-)	61
	(Teil-)Kapitalzahlungen	(-)	(-)	(-)
	Summe Karenzentschädigung / Altersversorgung	192.948		61
	Summe Vergütung Geschäftsjahre 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre	214.548	99.372	
	Gesamtvergütung nach § 162 AktG	313.920		100

¹ Vergütung für frühere Erdienungsjahre liegt vor, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

² Der Zielbetrag des Performance Cash Plans (PCP) 2020-2022 beträgt 533.333 €.

³ Die Anzahl der 2018 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2017 erworbenen Aktien beträgt 6.107 (Kaufdatum 18. Mai 2018 zu einem Kurs von 89,18 €). Die Matching Komponente 2017 wurde im Mai 2022 in bar ausbezahlt. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 2.035 (Ablauf Haltefrist 17. Mai 2022). Referenzkurs für die Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 78,00 €.

⁴ Die Anzahl der 2018 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2017 erworbenen Aktien beträgt 3.824 (Kaufdatum 18. Mai 2018 zu einem Kurs von 89,18 €). Die Matching-Komponente 2017 wurde im Mai 2022 in bar ausbezahlt. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.274 (Ablauf Haltefrist 17. Mai 2022). Referenzkurs für die Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 78,00 €.

Im Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung 2022

PETER SCHWARZENBAUER			
Mitglied des Vorstands bis 31. Oktober 2019			
	Geschäftsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	20.356	(-)
	Summe Nebenleistungen	20.356	17
Variable Vergütung	Performance Cash Plan 2020 – 2022	(-)	(-)
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	(-)	99.372 ²
	Summe variable Vergütung	99.372	83
Karenzentschädigung / Altersversorgungsbezüge	Karenzentschädigung	(-)	(-)
	Pensionen	(-)	(-)
	(Teil-)Kapitalzahlungen	(-)	(-)
	Summe Karenzentschädigung / Altersversorgung	(-)	(-)
Summe Vergütung Geschäftsjahre 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre		20.356	99.372
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		119.728	100

ANDREAS WENDT			
Mitglied des Vorstands bis 31. Dezember 2021			
	Geschäftsjahr 2022 in €	Frühere Erdienungsjahre in € ¹	in % der Gesamtvergütung
Feste Vergütung	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	38.788	(-)
	Summe Nebenleistungen	38.788	2
Variable Vergütung	Performance Cash Plan 2020 – 2022	(-)	1.145.800 ³
	Aktienbasierte Vergütungskomponente (Matching-Komponente) 2017 für Halteverpflichtung 2018 – 2022	(-)	(-)
	Summe variable Vergütung	1.145.800	51
Karenzentschädigung / Altersversorgungsbezüge	Karenzentschädigung	1.050.000	(-)
	Pensionen	(-)	(-)
	(Teil-)Kapitalzahlungen	(-)	(-)
	Summe Karenzentschädigung / Altersversorgung	1.050.000	47
Summe Vergütung Geschäftsjahre 2022 bzw. frühere Erdienungsjahre		1.088.788	1.145.800
Gesamtvergütung nach § 162 AktG		2.234.588	100

¹ Vergütung für frühere Erdienungsjahre liegt vor, wenn zum Bilanzstichtag die der Vergütungskomponente zugrunde liegende Tätigkeit vollständig erbracht wurde und alle Bedingungen für die Anspruchsentstehung eingetreten sind.

² Die Anzahl der 2018 mit der Barvergütungskomponente (Investkomponente) 2017 erworbenen Aktien beträgt 3.824 (Kaufdatum 18. Mai 2018 zu einem Kurs von 89,18 €). Die Matching-Komponente 2017 wurde Mai 2022 in bar ausbezahlt. Die Anzahl der rechnerischen Matching-Aktien für die Berechnung des Gegenwerts in Geld beläuft sich auf 1.274 (Ablauf Haltefrist 17. Mai 2022). Referenzkurs für die Berechnung des Gegenwerts der Matching-Aktien: 78,00 €.

³ Der Zielbetrag des Performance Cash Plans (PCP) 2020 – 2022 beträgt 850.000 €.

11. Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) 2022

Der Aufsichtsrat hat die Vergütung der Vorstandsmitglieder für das Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) 2022 in zweifacher Hinsicht nach oben begrenzt: Er hat betragsmäßige Höchstgrenzen für alle variablen Vergütungskomponenten und zusätzlich für die gesamte Vergütung der Vorstandsmitglieder jeweils eine Maximalvergütung festgelegt. Sowohl die beiden Komponenten der

Tantieme als auch die beiden Komponenten der aktienorientierten Vergütung (Eigeninvestmentbarbetrag) sind auf maximal 180 % des jeweiligen Zielbetrags begrenzt.

Die gemäß § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG festgelegte Maximalvergütung der Vorstandsmitglieder für das Erdienungsjahr 2022 umfasst als feste Bestandteile die Grundvergütung 2022, die sonstige feste Vergütung 2022, den Dienstzeitaufwand (gemäß

IAS 19) 2022 sowie als variable Bestandteile die Tantieme und die aktienorientierte Vergütung (Eigeninvestmentbarbetrag) für das Erdienungsjahr 2022. Auch eventuelle Sonderzahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und / oder zur Deckung von Umzugskosten bei Neubestellungen unterliegen der Maximalvergütung. Im Geschäftsjahr 2022 wurden jedoch keine derartigen Zusagen erteilt oder Sonderzahlungen gewährt.

Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) 2022

		OLIVER ZIPSE Vorsitzender des Vorstands seit 16. August 2019 Mitglied des Vorstands seit 13. Mai 2015	ILKA HORSTMEIER Personal und Immobilien, Arbeitsdirektorin seit 1. November 2019 ¹	MILAN NEDELJKOVIĆ Produktion seit 1. Oktober 2019 ²	PIETER NOTA Kunde, Marken, Vertrieb seit 1. Januar 2018
in €		Max.	Erdiente Vergütung Max.	Erdiente Vergütung Max.	Erdiente Vergütung Max.
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.950.000	1.950.000	925.000	925.000
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	17.249	17.249	39.578	39.578
	Summe feste Vergütung	1.967.249	1.967.249	964.578	964.578
	TANTIME				
	Ergebniskomponente der Tantieme	1.890.000	1.890.000	885.000	885.000
	Leistungskomponente der Tantieme	1.890.000	1.039.500	885.000	481.833
Variable Vergütung	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG (EIGENINVESTMENTBARBETRAG)³				
	RoCE-Komponente	2.115.000	1.656.750	1.017.000	796.650
	Komponente Strategische Fokusziele	2.115.000	1.363.000	1.017.000	655.400
	Summe	8.010.000	5.949.250	3.804.000	2.818.883
	Summe feste und variable Vergütung	9.977.249	7.916.499	4.768.578	3.783.461
	Dienstzeitaufwand ⁴	712.729	712.729	407.533	407.533
	Maximalvergütung⁵ / Erdiente Vergütung inkl. Dienstzeitaufwand	9.850.000	8.629.228	5.020.833	4.190.994

¹ zweite Vergütungsstufe seit dem 1. November 2022

² zweite Vergütungsstufe seit dem 1. Oktober 2022

³ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags zzgl. vier Jahre Haltepflcht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen BMW Stammaktien

⁴ Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

⁵ Maximalvergütung i. S. d. § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten. Auch eventuelle Sonderzahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und / oder zur Deckung von Umzugskosten bei Neubestellungen unterliegen der Maximalvergütung.

Maximalvergütung sowie erdiente Vergütung für das Geschäftsjahr (Erdienungsjahr) 2022

		NICOLAS PETER		JOACHIM POST		FRANK WEBER	
		Finanzen seit 1. Januar 2017		Einkauf und Lieferantennetzwerk seit 1. Januar 2022		Entwicklung seit 1. Juli 2020	
in €		Max.	Erdiente Vergütung	Max.	Erdiente Vergütung	Max.	Erdiente Vergütung
Feste Vergütung	Festvergütung (Grundvergütung)	1.050.000	1.050.000	900.000	900.000	900.000	900.000
	Nebenleistungen (Sonstige Bezüge)	30.825	30.825	102.259	102.259	34.077	34.077
	Summe feste Vergütung	1.080.825	1.080.825	1.002.259	1.002.259	934.077	934.077
	TANTIEME						
	Ergebniskomponente der Tantieme	1.035.000	1.035.000	855.000	855.000	855.000	855.000
	Leistungskomponente der Tantieme	1.035.000	569.250	855.000	465.500	855.000	465.500
Variable Vergütung	AKTIENORIENTIERTE VERGÜTUNG (EIGENINVESTMENTBARBETRAG)¹						
	RoCE-Komponente	1.152.000	902.400	990.000	775.500	990.000	775.500
	Komponente Strategische Fokusziele	1.152.000	742.400	990.000	638.000	990.000	638.000
	Summe variable Vergütung	4.374.000	3.249.050	3.690.000	2.734.000	3.690.000	2.734.000
	Summe feste und variable Vergütung	5.454.825	4.329.875	4.692.259	3.736.259	4.624.077	3.668.077
	Dienstzeitaufwand ²	407.274	407.274	408.504	408.504	407.525	407.525
	Maximalvergütung³ / Erdiente Vergütung inkl. Dienstzeitaufwand	5.500.000	4.737.149	4.925.000	4.144.763	4.925.000	4.075.602

¹ Bemessungszeitraum insgesamt fünf Jahre: Ein Jahr für die Ermittlung des Eigeninvestmentbarbetrags zzgl. vier Jahre Haltepflicht für die mit dem Auszahlungsbetrag erworbenen BMW Stammaktien

² Der Dienstzeitaufwand gemäß IAS 19 bildet den Aufwand für das Unternehmen ab, dieser Betrag wird nicht an das Vorstandsmitglied ausbezahlt.

³ Maximalvergütung i. S. d. § 87a Abs. 1 Satz 2 Nr. 1 AktG. Die betragsmäßige Gesamtobergrenze liegt unter der Summe der Maximalbeträge aus den einzelnen Komponenten. Auch eventuelle Sonderzahlungen zum Ausgleich von Gehaltsverlusten aus einem vorangehenden Dienstverhältnis und / oder zur Deckung von Umzugskosten bei Neubestellungen unterliegen der Maximalvergütung.

Eine Mindestvergütung der Vorstandsmitglieder wird durch die festen Vergütungsbestandteile, insbesondere die Grundvergütung gewährleistet.

Die festgelegten Maximalvergütungen liegen unter der Summe der Höchstbeträge für die einzelnen Komponenten.

Zusätzlich zu den Höchstgrenzen für die einzelnen variablen Vergütungsbestandteile hat der Aufsichtsrat auch Mindestwerte für die Zielerreichung festgelegt. Werden diese nicht erreicht, entfällt die jeweilige variable Vergütungskomponente.

Die für das Erdienungsjahr 2022 festgelegten Höchstgrenzen für die einzelnen variablen Vergütungsbestandteile und die festgelegten Maximalvergütungen wurden in allen Fällen eingehalten.

In der gewährten und geschuldeten Vergütung im Geschäftsjahr 2022 nach §162 AktG [siehe Tabelle Gewährte und Geschuldete Vergütung](#) ist bei den bereits im Geschäftsjahr 2020 amtierenden Vorstandsmitgliedern zusätzlich eine Auszahlung aus dem Performance Cash Plan 2020–2022 enthalten. Diese variable Komponente des für die Geschäftsjahre 2018 bis 2020 geltenden Vergütungssystems fällt unter die vom Aufsichtsrat für das Erdienungsjahr 2020 festgelegten Gesamtobergrenzen. Eine endgültige Bestätigung der Einhaltung der festgelegten Gesamtobergrenzen für das Erdienungsjahr 2020 ist erst mit Auszahlung der Matching-Komponente der aktienbasierten Vergütung für das Erdienungsjahr 2020 nach Ablauf der vierjährigen Aktienhaltefrist im Geschäftsjahr 2025 möglich.

In der gewährten und geschuldeten Vergütung im Geschäftsjahr 2022 nach §162 AktG [siehe Tabelle Gewährte und Geschuldete Vergütung](#) ist zudem die im Mai 2022 nach Ablauf der vierjährigen Aktienhalteplicht erfolgte Auszahlung der Matching-Komponente der aktienbasierten Vergütung für das Erdienungsjahr 2017 an die im Geschäftsjahr 2017 amtierenden Vorstandsmitglieder enthalten. Diese Komponente unterliegt der für das Erdienungsjahr 2017 festgelegten Gesamtobergrenze, die für die damals amtierenden Vorstandsmitglieder eingehalten wurde.

III. VERGÜTUNG DER MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS

1. Satzungsregelung und Verfahren

Die für das Berichtsjahr anwendbare Vergütungsregelung für den Aufsichtsrat wurde von der Hauptversammlung am 14. Mai 2020 beschlossen. Sie ist in § 15 der Satzung niedergelegt und gibt sowohl das Vergütungssystem als auch den konkreten Rahmen für die Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats vor. Die Regelung wurde von der ordentlichen Hauptversammlung am 12. Mai 2021 mit einer Mehrheit von 99,40 % der gültig abgegebenen Stimmen bestätigt.

2. Vergütungsgrundsätze und Vergütungselemente

Die Aufsichtsratsvergütung ist als reine Festvergütung ausgestaltet. In der geltenden Form entspricht die Aufsichtsratsvergütung der Anregung G.18 des Deutschen Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022. Mit einer festen Vergütung wird die Unabhängigkeit des Aufsichtsrats bei der Beratung und Überwachung des Vorstands gestärkt. Struktur und Höhe der Festvergütung stellen sicher, dass der Hauptversammlung hochqualifizierte Personen als Mitglied für den Aufsichtsrat vorgeschlagen werden können. Damit wird die Beratungs- und Überwachungsqualität gefördert, was zur nachhaltigen und langfristigen Entwicklung der Gesellschaft beiträgt.

Satzungsgemäß erhält jedes Aufsichtsratsmitglied der BMW AG ohne vergütungsrelevante Zusatzfunktion neben dem Ersatz seiner angemessenen Auslagen eine feste Vergütung in Höhe von 200.000 € p.a.

Der Deutsche Corporate Governance Kodex in der Fassung vom 28. April 2022 empfiehlt in G.17 außerdem, den Vorsitz und stellvertretenden Vorsitz im Aufsichtsrat sowie den Vorsitz und die

Mitgliedschaft in den Ausschüssen aufgrund des höheren zeitlichen Aufwands bei der Vergütung zu berücksichtigen. Im Hinblick auf die besonderen Anforderungen an die Mitglieder und insbesondere an den Vorsitzenden des Prüfungsausschusses und den gewachsenen Umfang der Aufgaben des Prüfungsausschusses ist für eine Tätigkeit in diesem Ausschuss eine höhere Vergütung als für die Tätigkeit in anderen Ausschüssen vorgesehen. Dementsprechend sieht die Satzung der BMW AG vor, dass der Vorsitzende des Aufsichtsrats das Dreifache und jeder Stellvertreter des Vorsitzenden des Aufsichtsrats das Doppelte der Vergütung eines Aufsichtsratsmitglieds ohne vergütungsrelevante Zusatzfunktionen erhält. Der Vorsitzende des Prüfungsausschusses erhält das Zweieinviertelfache, der Vorsitzende eines anderen Ausschusses des Aufsichtsrats das Doppelte, jedes Mitglied des Prüfungsausschusses das Doppelte sowie jedes Mitglied eines anderen Ausschusses das Eineinhalbache der Vergütung eines Aufsichtsratsmitglieds, sofern der Ausschuss an mindestens drei Tagen des Geschäftsjahres zu einer Sitzung zusammengekommen ist. Soweit ein Mitglied des Aufsichtsrats jedoch mehrere der vorgenannten Funktionen ausübt, bemisst sich seine Vergütung ausschließlich nach der Funktion, die unter diesen am höchsten vergütet wird.

Bei unterjährigen Veränderungen in der Besetzung des Aufsichtsrats oder bei der Wahrnehmung vergütungsrelevanter Zusatzfunktionen verändert sich die Vergütung zeitanteilig.

Darüber hinaus erhält jedes Mitglied des Aufsichtsrats für jede Sitzung des Aufsichtsrats (Plenum), an der es teilgenommen hat, ein Sitzungsgeld von 2.000 € pro Sitzung. Dies gilt auch bei einer Teilnahme per Telefon oder Video. Mehrere Sitzungen am selben Tag werden nicht separat vergütet. Eine zusammenhängende Sitzung an zwei aufeinanderfolgenden Tagen wird als eine Sitzung behandelt.

Die Auszahlung der Vergütung und des Sitzungsgeldes erfolgt entsprechend der Satzungsregelung erst nach Ablauf des jeweiligen Geschäftsjahres. Ferner erstattet die Gesellschaft jedem Aufsichtsratsmitglied seine angemessenen Auslagen. Dem Vorsitzenden des Aufsichtsrats stehen für die Wahrnehmung seiner Aufgaben ein Büro mit Assistenz und die BMW Fahrberichtschaft zur Verfügung.

3. Gewährte und geschuldete Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats nach § 162 AktG

Die nachfolgende Tabelle zeigt die den Mitgliedern des Aufsichtsrats im Geschäftsjahr 2022 gewährte und geschuldete Vergütung gemäß § 162 Abs. 1 Satz 1 AktG. Die Tätigkeit, die der Vergütung für das Geschäftsjahr 2022 zugrunde liegt, wurde bis zum Bilanzstichtag vollständig erbracht. Daher wird die Vergütung für die Aufsichtsratstätigkeit als für das Geschäftsjahr 2022 gewährt eingeordnet, auch wenn die Auszahlung der Aufsichtsratsvergütung (einschließlich des Sitzungsgeldes) nach Ablauf des Geschäftsjahres 2022 erfolgte.

Übersicht Vergütung der Mitglieder des Aufsichtsrats¹

	Faktor	Betrag in € p.a. ³
Mitglied Aufsichtsrat	1,00	200.000
Vors. Aufsichtsrat	3,00	600.000
Stellv. Vors. Aufsichtsrat	2,00	400.000
Vors. Prüfungsausschuss ²	2,25	450.000
Vors. anderer Ausschuss ²	2,00	400.000
Mitglied Prüfungsausschuss ²	2,00	400.000
Mitglied anderer Ausschuss ²	1,50	300.000

¹ Soweit ein Mitglied des Aufsichtsrats mehrere vergütungsrelevante Zusatzfunktionen ausübt, bemisst sich seine Vergütung ausschließlich nach der am höchsten vergüteten Funktion.

² Sofern der Ausschuss an mindestens drei Tagen des Geschäftsjahres zu einer Sitzung zusammengekommen ist.

³ zzgl. Sitzungsgeld i. H. v. 2.000 € / Plenarsitzung

**Gewährte und geschuldete Aufsichtsratsvergütung
nach §162 AktG im Geschäftsjahr 2022 (2021)**
ZUM 31. DEZEMBER 2022 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER

	Feste Vergütung		Sitzungsgeld		Gesamtvergütung	
	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung
Norbert Reithofer (Vors.)	600.000	98	10.000	2	610.000	100
	(600.000)	(98)	(10.000)	(2)	(610.000)	(100)
Manfred Schoch (stellv. Vors.)^{1,2}	400.000	98	10.000	2	410.000	100
	(400.000)	(98)	(10.000)	(2)	(410.000)	(100)
Stefan Quandt (stellv. Vors.)	400.000	98	10.000	2	410.000	100
	(400.000)	(98)	(10.000)	(2)	(410.000)	(100)
Stefan Schmid (stellv. Vors.)¹	400.000	98	10.000	2	410.000	100
	(400.000)	(98)	(10.000)	(2)	(410.000)	(100)
Kurt Bock (stellv. Vors., Vors. Prüfungsausschuss)	450.000	98	10.000	2	460.000	100
	(450.000)	(98)	(10.000)	(2)	(460.000)	(100)
Christiane Benner¹	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Marc Bitzer	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(127.419)	(94)	(8.000)	(6)	(135.419)	(100)
Bernhard Ebner¹	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(46.237)	(96)	(2.000)	(4)	(48.237)	(100)
Rachel Empey³	250.000	96	10.000	4	260.000	100
	(127.419)	(94)	(8.000)	(6)	(135.419)	(100)
Heinrich Hiesinger	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)

¹ Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung entsprechend den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbunds an die Hans Böckler-Stiftung abzuführen.

² Mitglied des Aufsichtsrats bis 31. Dezember 2022

³ Mitglied des Prüfungsausschusses seit 1. Oktober 2022

**Gewährte und geschuldete Aufsichtsratsvergütung
nach § 162 AktG im Geschäftsjahr 2022 (2021)**
ZUM 31. DEZEMBER 2022 AMTIERENDE AUFSICHTSRATSMITGLIEDER

	Feste Vergütung		Sitzungsgeld		Gesamtvergütung	
	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung
Johann Horn¹	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(126.344)	(95)	(6.000)	(5)	(132.344)	(100)
Susanne Klatten	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Jens Köhler¹	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(82.258)	(95)	(4.000)	(5)	(86.258)	(100)
Gerhard Kurz²	94.624	94	6.000	6	100.624	100
	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
André Mandl^{1,3}	148.333	95	8.000	5	156.333	100
	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
Dominique Mohabeer^{1,4}	250.000	96	10.000	4	260.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Anke Schäferkordt	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Christoph Schmidt	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(127.419)	(94)	(8.000)	(6)	(135.419)	(100)
Vishal Sikka	200.000	95	10.000	5	210.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Sibylle Winkel^{1,5}	198.387	95	10.000	5	208.387	100
	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)
Summe amtierende Mitglieder des Aufsichtsrats	5.191.344	96	194.000	4	5.385.344	100
	(4.087.096)	(97)	(146.000)	(3)	(4.233.096)	(100)

¹ Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung entsprechend den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbunds an die Hans Böckler-Stiftung abzuführen.

² Mitglied des Aufsichtsrats seit 11. Juli 2022

³ Mitglied des Aufsichtsrats seit 4. April 2022

⁴ Mitglied des Prüfungsausschusses seit 1. Oktober 2022

⁵ Mitglied des Aufsichtsrats seit 4. Januar 2022

**Gewährte und geschuldete Aufsichtsratsvergütung
nach §162 AktG im Geschäftsjahr 2022 (2021)**
EHEMALIGE MITGLIEDER DES AUFSICHTRATS

	Feste Vergütung		Sitzungsgeld		Gesamtvergütung	
	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung	in €	in % der Gesamtvergütung
Thomas Wittig ¹	83.333	95	4.000	5	87.333	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Werner Zierer ^{2,3}	50.000	96	2.000	4	52.000	100
	(200.000)	(95)	(10.000)	(5)	(210.000)	(100)
Summe ehemalige Mitglieder des Aufsichtsrats	133.333	96	6.000	4	139.333	100
	(400.000)	(95)	(20.000)	(5)	(420.000)	(100)
Gesamtsumme amtierende und ehemalige Mitglieder des Aufsichtsrats	5.324.677	96	200.000	4	5.524.677	100
	(4.487.096)	(96)	(166.000)	(4)	(4.653.096)	(100)

¹ Mitglied des Aufsichtsrats bis 31. Mai 2022² Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung entsprechend den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbunds an die Hans Böckler-Stiftung abzuführen.³ Mitglied des Aufsichtsrats bis 31. März 2022

IV. VERGLEICHENDE DARSTELLUNG DER VERGÜTUNGS- UND ERTRAGSENTWICKLUNG NACH § 162 ABS. 1 S. 2 NR. 2 AKTG

Die nachfolgende Tabelle stellt gemäß § 162 Abs. 1 S. 2 Nr. 2 AktG die Ertragsentwicklung, die jährliche Veränderung der Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats sowie die jährliche Veränderung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer auf Vollzeitäquivalenzbasis über die letzten fünf Geschäftsjahre dar.

Für die Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats wird die im jeweiligen Geschäftsjahr gewährte und geschuldete Vergütung im Sinne des § 162 Abs. 1 S. 1 AktG dargestellt. Für die gewährte und geschuldete Vergütung der ehemaligen Mitglieder des Vorstands werden neben der Altersversorgung (Pensionszahlungen, Zahlungen aus dem Alterskapitalkonto), Nebenleistungen und einer möglichen Karenzentschädigung auch eine eventuelle variable Vergütung aus früheren Erdienungsjahren sowie eventuelle Vergütung aus einem über das Mandatsende hinaus bestehenden Dienstvertrag einbezogen.

Die Ertragsentwicklung wird anhand des Jahresüberschusses der BMW AG nach HGB dargestellt. Ergänzend wird die Entwicklung der Kennzahlen Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG und Konzernumsatzrendite nach Steuern ausgewiesen, da diese Kennzahlen sowohl für die Berechnung der variablen Vergütung der Mitglieder des Vorstands (Ergebniskomponente der Tantieme) als auch der erfolgsabhängigen Vergütung der Führungskräfte und Mitarbeitenden relevant sind.

Für die Darstellung der durchschnittlichen Vergütung der Arbeitnehmer wird auf die durchschnittliche Vergütung aller Mitarbeitenden der BMW AG auf Vollzeitäquivalenzbasis abgestellt. Im Geschäftsjahr 2022 waren dies 80.071 Personen. Weltweit beschäftigte die BMW Group zum 31. Dezember 2022 149.475 Mitarbeitende. Zur Berechnung der dargestellten durchschnittlichen Arbeitnehmervergütung wurden die für die Berechnung der gewährten und geschuldeten Vergütung der Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats nach § 162 Abs. 1 S. 1 AktG geltenden Grundsätze entsprechend angewendet.

**Vergleichende Darstellung der Ertragsentwicklung sowie der Veränderung der Vergütung der Arbeitnehmer,
des Vorstands und des Aufsichtsrats**

	2018	2019	Veränderung 2019 ggü. 2018 in %	2020	Veränderung 2020 ggü. 2019 in %	2021	Veränderung 2021 ggü. 2020 in %	2022	Veränderung 2022 ggü. 2021 in %
I. ERTRAGSENTWICKLUNG									
Jahresüberschuss der BMW AG nach HGB (in Mio. €)	2.801	2.107	- 25 %	1.702	- 19 %	4.910	188 %	6.311	29 %
Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG (in Mio. €)	7.117	4.915	- 31 %	3.775	- 23 %	12.382	228 %	17.941	45 %
Konzernumsatzrendite nach Steuern (in %)	7,3	4,8	- 34 %	3,9	- 19 %	11,2	187 %	13,0	16 %
II. DURCHSCHNITTLICHE VERGÜTUNG DER ARBEITNEHMER IN €									
Arbeitnehmer der BMW AG	93.522	89.353	- 4 %	86.715	- 3 %	99.169	14 %	102.394	3 %
III. VERGÜTUNG DES VORSTANDS IN €¹									
Oliver Zipse ² seit Mai 2015, Vorsitzender seit 16. August 2019	2.710.234	3.923.856	45 %	5.338.865	36 %	8.752.558	64 %	10.152.625	16 %
Ilka Horstmeier seit November 2019	(-)	384.435	(-)	2.043.706	432 %	3.949.908	93 %	4.929.261	25 %
Milan Nedeljkovic seit Oktober 2019	(-)	537.696	(-)	2.058.305	283 %	4.017.337	95 %	4.964.449	24 %
Pieter Nota ³ seit Januar 2018	2.487.689	2.651.143	7 %	2.757.590	4 %	4.820.525	75 %	5.458.773	13 %
Nicolas Peter ³ seit Januar 2017	2.435.932	2.660.349	9 %	3.117.471	17 %	4.824.746	55 %	5.689.801	18 %
Joachim Post seit Januar 2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	3.736.259	(-)
Frank Weber seit Juli 2020	(-)	(-)	(-)	1.006.759	(-)	3.856.458	283 %	4.240.977	10 %

¹ Die ausgewiesene Vergütung für die Jahre 2018–2020 wurde gemäß § 162 AktG neu berechnet.

² Für das Geschäftsjahr 2019 und 2020 wurden bei der Berechnung der Vergütung auch die Vorauszahlungen i.H.v. 566.667 € bzw. 712.000 € aus dem Performance Cash Plan 2018–2020 bzw. 2019–2021 einbezogen, die 2019 bzw. 2020 ausbezahlt wurden.

³ Für das Geschäftsjahr 2019 und 2020 wurden bei der Berechnung der Vergütung auch die Vorauszahlungen i.H.v. jeweils 500.000 € aus dem Performance Cash Plan 2018–2020 bzw. 2019–2021 einbezogen, die 2019 bzw. 2020 ausbezahlt wurden.

**Vergleichende Darstellung der Ertragsentwicklung sowie der Veränderung der Vergütung der Arbeitnehmer,
des Vorstands und des Aufsichtsrats**

			Veränderung	Veränderung	Veränderung	2022	Veränderung
			2019 ggü. 2018 in %	2020 ggü. 2019 in %	2021 ggü. 2020 in %		2022 ggü. 2021 in %
EHEMALIGE MITGLIEDER DES VORSTANDS IN €¹							
Frank-Peter Arndt	bis März 2013		0 %	4 %	1 %	243.654	- 1 %
Milagros Caiña Carreiro-Andree ^{2,3}	bis Oktober 2019		8 %	- 25 %	- 68 %	770.839	- 1 %
Klaus Draeger	bis September 2016		- 8 %	2 %	2 %	312.258	- 18 %
Friedrich Eichiner	bis Dezember 2016		- 8 %	62 %	- 32 %	297.875	- 25 %
Klaus Fröhlich ²	bis Juni 2020		10 %	- 23 %	- 69 %	921.431	24 %
Harald Krüger ^{4,5}	bis August 2019		10 %	- 34 %	- 64 %	902.955	- 34 %
Norbert Reithofer	bis Mai 2015, seit Mai 2015 Vors. des Aufsichtsrats		- 10 %	- 21 %	1 %	367.500	1 %
Ian Robertson	bis Dezember 2017		- 83 %	10 %	7 %	313.920	2 %
Peter Schwarzenbauer ⁶	bis Oktober 2019		- 2 %	- 54 %	149 %	119.728	- 96 %
Andreas Wendt	bis Dezember 2021		265 %	- 1 %	120 %	2.234.588	- 54 %

¹ Die ausgewiesene Vergütung für die Jahre 2018 – 2020 wurde gemäß § 162 AktG neu berechnet.

² Für das Geschäftsjahr 2019 und 2020 wurden bei der Berechnung der Vergütung auch die Vorauszahlungen i.H.v. jeweils 600.000 € aus dem Performance Cash Plan 2018 – 2020 bzw. 2019 – 2021 einbezogen, die 2019 bzw. 2020 ausbezahlt wurden.

³ Der Dienstvertrag von Frau Caiña Carreiro-Andree endete am 30. Juni 2020.

⁴ Für das Geschäftsjahr 2019 und 2020 wurden bei der Berechnung der Vergütung auch die Vorauszahlungen i.H.v. jeweils 900.000 € aus dem Performance Cash Plan 2018 – 2020 bzw. 2019 – 2021 einbezogen, die 2019 bzw. 2020 ausbezahlt wurden.

⁵ Der Dienstvertrag von Herrn Krüger endete am 30. April 2020.

⁶ Für das Geschäftsjahr 2019 und 2020 wurden bei der Berechnung der Vergütung auch die Vorauszahlungen i.H.v. 600.000 € bzw. 500.000 € aus dem Performance Cash Plan 2018 – 2020 bzw. 2019 – 2021 einbezogen, die 2019 bzw. 2020 ausbezahlt wurden.

**Vergleichende Darstellung der Ertragsentwicklung sowie der Veränderung der Vergütung der Arbeitnehmer,
des Vorstands und des Aufsichtsrats**

		2018	2019	Veränderung 2019 ggü. 2018 in %	2020	Veränderung 2020 ggü. 2019 in %	2021	Veränderung 2021 ggü. 2020 in %	2022	Veränderung 2022 ggü. 2021 in %
IV. VERGÜTUNG DES AUFSICHTSRATS IN €										
Norbert Reithofer	seit Mai 2015, Vors.	640.000	640.000	0 %	610.000	- 5 %	610.000	0 %	610.000	0 %
Manfred Schoch ¹	von Januar 1988 bis Dezember 2022, stellv. Vors.	430.000	430.000	0 %	410.000	- 5 %	410.000	0 %	410.000	0 %
Stefan Quandt	seit Mai 1997, stellv. Vors.	430.000	430.000	0 %	410.000	- 5 %	410.000	0 %	410.000	0 %
Stefan Schmid ¹	seit Januar 2007, stellv. Vors.	428.000	430.000	0 %	410.000	- 5 %	410.000	0 %	410.000	0 %
Kurt Bock ²	seit Mai 2018, stellv. Vors. und Vors. Prüfungsausschuss	138.968	220.000	58 %	367.930	67 %	460.000	25 %	460.000	0 %
Christiane Benner ¹	seit Mai 2014	218.000	220.000	1 %	210.000	- 5 %	210.000	0 %	210.000	0 %
Marc Bitzer	seit Mai 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	135.419	(-)	210.000	55 %
Bernhard Ebner ¹	seit Oktober 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	48.237	(-)	210.000	335 %
Rachel Empey ³	seit Mai 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	135.419	(-)	260.000	92 %
Heinrich Hiesinger	seit Mai 2017	220.000	220.000	0 %	210.000	- 5 %	210.000	0 %	210.000	0 %
Johann Horn ¹	seit Mai 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	132.344	(-)	210.000	59 %
Susanne Klatten	seit Mai 1997	218.000	220.000	1 %	210.000	- 5 %	210.000	0 %	210.000	0 %
Jens Köhler ¹	seit August 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	86.258	(-)	210.000	143 %
Gerhard Kurz	seit Juli 2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	100.624	(-)
André Mandl ¹	seit April 2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	156.333	(-)
Dominique Mohabbeer ^{1,3}	seit Juni 2012	220.000	220.000	0 %	210.000	- 5 %	210.000	0 %	260.000	24 %
Anke Schäferkordt	seit Mai 2020	(-)	(-)	(-)	134.344	(-)	210.000	56 %	210.000	0 %
Christoph Schmidt	seit Mai 2021	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	135.419	(-)	210.000	55 %
Vishal Sikka	seit Mai 2019	(-)	139.532	(-)	208.000	49 %	210.000	1 %	210.000	0 %
Sibylle Winkel ¹	seit Januar 2022	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	(-)	208.387	(-)
EHEMALIGE MITGLIEDER DES AUFSICHTSRATS IN €										
Thomas Wittig	von Mai 2019 bis Mai 2022	(-)	139.532	-	210.000	51 %	210.000	0 %	87.333	- 58 %
Werner Zierer ¹	von November 2001 bis März 2022	220.000	220.000	0 %	210.000	- 5 %	210.000	0 %	52.000	- 75 %

¹ Diese Arbeitnehmervertreter haben erklärt, ihre Vergütung entsprechend den Richtlinien des Deutschen Gewerkschaftsbunds an die Hans-Böckler-Stiftung abzuführen.

² Dr. Bock wurde im Mai 2020 zum Vorsitzenden des Prüfungsausschusses gewählt.

³ Mitglied des Prüfungsausschusses seit 1. Oktober 2022.

V. SONSTIGES

Mitgliedern des Vorstands und des Aufsichtsrats wurden durch Gesellschaften der BMW Group im Geschäftsjahr 2022 weder Kredite gewährt noch wurden zu ihren Gunsten Haftungsverhältnisse eingegangen. Mitglieder des Vorstands und des Aufsichtsrats haben im Berichtsjahr mit Gesellschaften der BMW Group Verträge über den Kauf von Fahrzeugen und Fahrzeugservices (Wartungs- und Reparaturarbeiten) zu marktüblichen Konditionen abgeschlossen.

Die Gesellschaft unterhält eine Vermögensschaden-Haftpflichtversicherung für Unternehmensleiter. Die Versicherung bietet Versicherungsschutz für gesetzliche Haftpflichtansprüche und schützt das Privatvermögen von Organmitgliedern der BMW AG, wenn diese im Rahmen der Ausübung ihrer Organfunktion wegen eines Vermögensschadens in Anspruch genommen werden. Für die Mitglieder des Vorstands ist ein Selbstbehalt vorgesehen, der den Vorgaben des Aktiengesetzes entspricht.

VI. AUSBLICK AUF DAS GESCHÄFTSJAHR 2023

Das Vergütungssystem sowie die Zielvergütungen für die Mitglieder des Vorstands, wie in diesem Bericht für das Geschäftsjahr 2022 beschrieben, gelten für das Geschäftsjahr 2023 unverändert fort.

Eine Änderung des Vergütungssystems für die Mitglieder des Aufsichtsrats ist für das Geschäftsjahr 2023 nicht geplant.

Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft

Für den Aufsichtsrat

Dr.-Ing. Dr.-Ing. E.h.
Norbert Reithofer
Vorsitzender
des Aufsichtsrats

Für den Vorstand

Oliver Zipse
Vorsitzender
des Vorstands

VII. PRÜFUNGSVERMERK DES WIRTSCHAFTSPRÜFERS

Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft München

Vergütungsbericht nach §162 AktG für das Geschäftsjahr vom 1. Januar bis zum 31. Dezember 2022

Prüfungsvermerk des Wirtschaftsprüfers

An die Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München

Wir haben den zur Erfüllung des §162 AktG aufgestellten Vergütungsbericht der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft, München für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 einschließlich der dazugehörigen Angaben geprüft.

Verantwortung der gesetzlichen Vertreter und des Aufsichtsrats

Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft sind verantwortlich für die Aufstellung des Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, der den Anforderungen des §162 AktG entspricht. Die gesetzlichen Vertreter und der Aufsichtsrat sind auch verantwortlich für die internen Kontrollen, die sie als notwendig erachten, um die Aufstellung eines Vergütungsberichts, einschließlich der dazugehörigen Angaben, zu ermöglichen, der frei von wesentlichen – beabsichtigten oder unbeabsichtigten – falschen Angaben ist.

Verantwortung des Wirtschaftsprüfers

Unsere Aufgabe ist es, auf der Grundlage unserer Prüfung ein Urteil zu diesem Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, abzugeben. Wir haben unsere Prüfung unter Beachtung der vom Institut der Wirtschaftsprüfer (IDW) festgestellten deutschen Grundsätze ordnungsmäßiger Abschlussprüfung durchgeführt. Danach haben wir die Berufspflichten einzuhalten und die Prüfung so zu planen und durchzuführen,

dass hinreichende Sicherheit darüber erlangt wird, ob der Vergütungsbericht, einschließlich der dazugehörigen Angaben, frei von wesentlichen falschen Angaben ist.

Eine Prüfung umfasst die Durchführung von Prüfungshandlungen, um Prüfungsnachweise für die im Vergütungsbericht enthaltenen Wertansätze einschließlich der dazugehörigen Angaben zu erlangen. Die Auswahl der Prüfungshandlungen liegt im pflichtgemäßem Ermessen des Wirtschaftsprüfers. Dies schließt die Beurteilung der Risiken wesentlicher – beabsichtigter oder unbeabsichtigter – falscher Angaben im Vergütungsbericht einschließlich der dazugehörigen Angaben ein. Bei der Beurteilung dieser Risiken berücksichtigt der Wirtschaftsprüfer das interne Kontrollsyste, das relevant ist für die Aufstellung des Vergütungsberichts einschließlich der dazugehörigen Angaben. Ziel hierbei ist es, Prüfungshandlungen zu planen und durchzuführen, die unter den gegebenen Umständen angemessen sind, jedoch nicht, ein Prüfungsurteil zur Wirksamkeit des internen Kontrollsyste des Unternehmens abzugeben. Eine Prüfung umfasst auch die Beurteilung der angewandten Rechnungslegungsmethoden, der Vertretbarkeit der von den gesetzlichen Vertretern und dem Aufsichtsrat ermittelten geschätzten Werte in der Rechnungslegung sowie die Beurteilung der Gesamtdarstellung des Vergütungsberichts einschließlich der dazugehörigen Angaben.

Wir sind der Auffassung, dass die von uns erlangten Prüfungsnachweise ausreichend und angemessen sind, um als Grundlage für unser Prüfungsurteil zu dienen.

Prüfungsurteil

Nach unserer Beurteilung aufgrund der bei der Prüfung gewonnenen Erkenntnisse entspricht der Vergütungsbericht für das Geschäftsjahr vom 1. Januar 2022 bis zum 31. Dezember 2022 einschließlich der dazugehörigen Angaben in allen wesentlichen Belangen den Rechnungslegungsbestimmungen des §162 AktG.

Hinweis auf einen sonstigen Sachverhalt – Formelle Prüfung des Vergütungsberichts nach §162 AktG

Die in diesem Prüfungsvermerk beschriebene inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts umfasst die von §162 Abs. 3 AktG geforderte formelle Prüfung des Vergütungsberichts, einschließlich der Erteilung eines Vermerks über diese Prüfung. Da wir ein uneingeschränktes Prüfungsurteil über die inhaltliche Prüfung des Vergütungsberichts abgeben, schließt dieses Prüfungsurteil ein, dass die Angaben nach §162 Abs. 1 und 2 AktG in allen wesentlichen Belangen im Vergütungsbericht gemacht worden sind.

Verwendungsbeschränkung

Wir erteilen diesen Prüfungsvermerk auf Grundlage des mit der Bayerische Motoren Werke Aktiengesellschaft geschlossenen Auftrags. Die Prüfung wurde für Zwecke der Gesellschaft durchgeführt und der Prüfungsvermerk ist nur zur Information der Gesellschaft über das Ergebnis der Prüfung bestimmt. Unsere Verantwortung für die Prüfung und für unseren Prüfungsvermerk besteht gemäß diesem Auftrag allein der Gesellschaft gegenüber. Der Prüfungsvermerk ist nicht dazu bestimmt, dass Dritte hierauf gestützt (Anlage und / oder Vermögens-) Entscheidungen treffen. Dritten gegenüber übernehmen wir demzufolge keine Verantwortung, Sorgfaltspflicht oder Haftung; insbesondere sind keine Dritten in den Schutzbereich dieses Vertrages einbezogen. § 334 BGB, wonach Einwendungen aus einem Vertrag auch Dritten entgegengehalten werden können, ist nicht abbedungen.

München, den 8. März 2023

PricewaterhouseCoopers GmbH
Wirtschaftsprüfungsgesellschaft

Petra Justenhoven Michael Popp
Wirtschaftsprüferin Wirtschaftsprüfer

311 Weitere GRI-Informationen

[311 Produktion und Lieferantennetzwerk](#)

[318 Mitarbeitende und Gesellschaft](#)**322 SASB-Index**

[325 TCFD-Index](#)

[329 NFE-Index](#)

[330 Verbrauchs- und CO₂-Angaben](#)

[333 BMW Group im Zehn-Jahres-Vergleich](#)

[335 Glossar und Kennzahlenerläuterung*](#)

[341 Finanzkalender](#)

[342 Kontakt](#)

* Teil des zusammengefassten Lageberichts

6 – WEITERE INFORMATIONEN

WEITERE GRI-INFORMATIONEN

PRODUKTION UND LIEFERANTENNETZWERK

CO₂-Bilanz der BMW Group

in t CO ₂ /CO ₂ e	2019	2020	2021	2022
Emissionen gesamt ¹	133.552.843	118.491.889	122.539.929	117.372.143
SCOPE 1: DIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN				
Emissionen gesamt	678.403	678.967	699.713	694.057
BMW Group Standorte ^{2,3}	586.638	604.620	631.304	614.117
Dienstwagen ^{5,6}	85.667	72.554	66.442	76.491 ⁷
Unternehmenseigene Flugzeuge	6.098	1.793	1.967	3.449
SCOPE 2: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN				
Emissionen gesamt	354.095	130.090	134.849	91.300
Strom-/Wärmebezug BMW Group Standorte ^{2,3,4}	354.095	130.090	134.849	91.300

¹ Die aufgeführten Emissionen decken ca. 90 % der gesamten Scope-1- bis Scope-3-Emissionen der BMW Group ab.

² CO₂-Emissionen (Vernachlässigung von klimawirksamen Gasen neben CO₂) der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie weiteren BMW Group Standorten, die nicht der Produktion zugeordnet sind (z. B. Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude)

³ Ermittlung Scope-1- und -2-Emissionen unter Berücksichtigung Operational Control Ansatz gem. GHG Protocol. Angemietete Flächen ohne direkten Einfluss der BMW Group auf die Energieversorgung sind daher nicht enthalten.

⁴ Scope-2-Emissionen berechnet mit der Market-based-Methode gemäß GHG Protocol Scope 2-Guidance; im Wesentlichen Verwendung der Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA (jeweils in der aktuellsten, gültigen Version: 12/2022) sowie vereinzelt Verwendung lokaler Emissionsfaktoren; alternative Berechnung mit der Location-based-Methode: 1.187.339 t CO₂. Der Rückgang der CO₂-Emissionen im Vergleich zum Vorjahr ist im Wesentlichen auf die Anpassung der Emissionsfaktoren zurückzuführen.

⁵ Enthalten sind alle Betankungen von Funktionsfahrzeugen in Deutschland sowie an den internationalen Versuchsstandorten Oxnard und Woodcliff Lake (USA), Arjeplog (Schweden) und Miramas (Frankreich). Ebenfalls enthalten sind alle Betankungen in Europa von in Deutschland zugelassenen Dienstfahrzeugen. Die Betankungen der Dienstfahrzeuge umfassen systembedingt sowohl Dienst- als auch Privatfahrten, mit Ausnahme der von Mitarbeitern selbst bezahlten Betankungen.

⁶ Die Emissionen der Dienstwagen (Scope 1) sind anteilig auch unter Mitarbeiterberufsverkehr und Nutzungsphase (beide Scope 3) erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich.

⁷ Der Anstieg der Emissionen gegenüber dem Vorjahr ist vor allem auf die Ausweitung der Tankberechtigungen von Deutschland auf Europa im November 2021 zurückzuführen.

CO₂-Bilanz der BMW Group (Fortsetzung von vorheriger Seite)

in t CO ₂ / CO ₂ e	2019	2020	2021	2022
SCOPE 3: INDIREKTE TREIBHAUSGASEMISSIONEN				
Emissionen gesamt	132.520.346	117.682.832	121.705.368	116.586.786
Transportlogistik ¹	1.570.397	1.322.859	1.878.910	2.274.178
Dienstreisen ²	129.646	25.217	29.765	66.170 ³
Mitarbeiterberufsverkehr ^{4,5}	146.298	166.586	139.999	145.284
Gekaufte Waren und Dienstleistungen ⁶	18.505.921	16.234.959	18.534.765	19.758.702 ^{8,9}
Nutzungsphase ^{4,7}	110.899.066	98.782.354	99.805.490	92.947.849
Entsorgung ⁶	1.269.018	1.150.857	1.316.438	1.394.603 ⁸

¹ Ab 2022 Verwendung der internationalen Richtlinie GLEC Framework V 2.0 sowie weiterhin CleanCargo und DIN EN 16258. Aufgrund der daraus resultierenden Anpassungen der Emissionsfaktoren steigt die durchschnittliche CO₂e-Intensität um ca. 15 % an. Die Vorjahreswerte sind somit nicht direkt vergleichbar.
Eine rückwirkende Anpassung der Vorjahreswerte ist systembedingt nicht möglich.

² beinhaltet Flugreisen, Zugreisen und Mietwagen

³ Seit dem Berichtsjahr 2022 wird bei der Ermittlung der CO₂-Emissionen aus Flugreisen das Abflugdatum anstelle des Datums der Ticketerstellung herangezogen. Die Vorjahreswerte können systembedingt nicht angepasst werden. Dies führt zu einer einmaligen Doppelzählung von CO₂-Emissionen aus Flugreisen (ca. 3.700 Tonnen), die 2021 gebucht wurden und 2022 stattgefunden haben. Darüber hinaus ist der Anstieg der CO₂-Emissionen aus Dienstreisen gegenüber den beiden Vorjahren auf den Wegfall von Reiserestriktionen aufgrund der COVID-19-Pandemie zurückzuführen.

⁴ Die Emissionen der Dienstwagen (Scope 1) sind anteilig auch unter Mitarbeiterberufsverkehr und Nutzungsphase (beide Scope 3) erfasst. Eine systemseitige Abgrenzung ist aktuell nicht möglich.

⁵ Die Zahlen ab 2020 sind nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar aufgrund der verbesserten Datengrundlage. Teilweise erfolgen Hochrechnungen auf Basis von Erhebungen an wesentlichen nationalen und internationalen Standorten der BMW Group.

⁶ Basierend auf Ökobilanzen nach ISO 14040/44 repräsentativer Fahrzeuge der Produktlinien mit dem LCA-Tool GoBi der Firma Sphera berechnet (u. a. Berücksichtigung der klimawirksamen Gase CO₂, CH₄, N₂O, SF₆, NF₃). Zu den CO₂e-Emissionen korrespondierend ergeben sich aus den Ökobilanzen die Energieverbräuche (unterer Heizwert): rund 92.749.162 MWh in der Kategorie „Gekaufte Waren und Dienstleistungen“ sowie rund 706.565 MWh in der Kategorie „Entsorgung“.

⁷ Die absoluten Emissionen in der Nutzungsphase basieren auf den ⁸ CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit inkl. Vorkettenemissionen. Der Gesamtwert in Tonnen CO₂ ergibt sich aus der Multiplikation des Durchschnittswertes mit allen im Berichtszeitraum abgesetzten BMW Group Automobilen und einer angenommenen durchschnittlichen Laufleistung von 200.000 km (gemäß VDA 900-100).

⁸ Der Anstieg der CO₂-Emissionen im Vergleich zum Vorjahr ist auf das starke Absatzwachstum elektrifizierter Fahrzeuge, insbesondere der vollelektrischen Fahrzeuge zurückzuführen.

⁹ Die im Berichtsjahr erzielten CO₂-Reduktionen aus mit Lieferanten vereinbarten Maßnahmen wurden in der CO₂-Bilanz nicht berücksichtigt. Siehe ¹⁰ CO₂-Emissionen in der Lieferkette

Energieverbrauch^{1,2}

in MWh	2019	2020	2021	2022
ENERGIEVERBRAUCH GESAMT				
Energieverbrauch gesamt	6.348.009	6.040.824	6.476.955	6.295.990
ENERGIEVERBRAUCH NACH BEREICHEN				
Automobilproduktion	5.226.227	4.946.865	5.329.550	4.750.321
Motorradproduktion	120.583	114.072	125.450	101.574
Nicht produzierende Standorte	1.001.199	979.887	1.021.955	906.175
KWK-Verluste ³	-	-	-	537.919
ENERGIEVERBRAUCH NACH ENERGIETRÄGERN				
Strom	2.653.855	2.320.314	2.453.215	2.542.434
Fernwärme	367.040	274.484	284.763	307.163
Fernkälte	33.688	33.322	31.882	28.455
Erdgas	3.117.505	3.206.948	3.517.068	3.253.638
davon KWK-Verluste	425.796	498.299	508.318	477.588
Biogas (Deponiegas)	164.957	192.911	177.564	144.266
davon KWK-Verluste	68.560	65.065	67.038	60.331
Sonnenenergie (Fotovoltaik)	1.703	2.316	2.344	2.209
Sonstige fossile Energieträger	7.760	9.368	8.908	16.730
Sonstige biogene Energieträger	1.501	1.161	1.211	1.095

¹ Energieverbrauch der Fahrzeugproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Motorrad, ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) sowie der weiteren BMW Group Standorte, die nicht der Produktion zugeordnet sind (z. B. Forschungszentren, Vertriebszentren, Bürogebäude)

² operativer Heizwert

³ KWK-Verluste bezeichnen die Verluste bei der Umwandlung eines Energieträgers in Strom und Wärme in einer Kraft-Wärme-Kopplungs-Anlage (KWK-Anlage). Seit dem Berichtsjahr 2022 werden diese separat ausgewiesen. Eine rückwirkende Anpassung des Energieverbrauchs in den Bereichen Automobilproduktion, Motorradproduktion und nicht produzierende Standorte für die Vorjahre wurde nicht vorgenommen. Daher sind die Werte für 2022 nicht direkt mit den Vorjahren vergleichbar.

Transportlogistik: Verkehrsträger und CO₂e-Emissionen¹

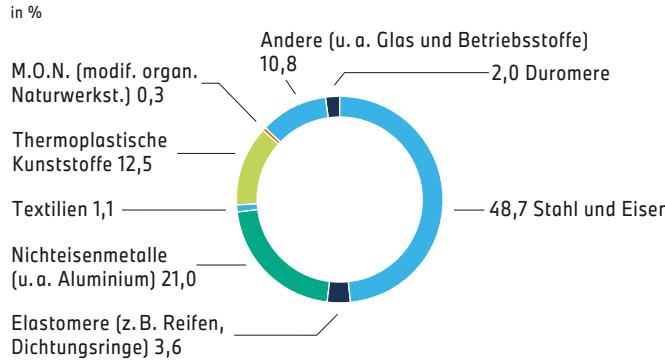
	2018	2019	2020	2021	2022					
INBOUND (MATERIALVERSORGUNG WERKE UND ERSATZTEILLOGISTIK)²										
Transportleistung in Mio. tkm	14.491	15.634	13.623	23.244	27.058					
CO ₂ e-Emissionen in t	589.730	577.077	472.290	820.226	999.940					
OUTBOUND (DISTRIBUTION FAHRZEUGE UND ERSATZTEILLOGISTIK)³										
Transportleistung in Mio. tkm	25.777	26.489	23.622	28.497	27.501					
CO ₂ e-Emissionen in t	974.189	993.320	850.569	1.058.685	1.274.238					
GESAMT (INBOUND UND OUTBOUND)										
Transportleistung in Mio. tkm	40.268	42.123	37.245	51.741	54.559					
CO ₂ e-Emissionen in t	1.563.919	1.570.397	1.322.859	1.878.910	2.274.178					
PROZENTUALER ANTEIL VERKEHRSTRÄGER AN GESAMT (INBOUND UND OUTBOUND) IN BEZUG AUF TRANSPORTLEISTUNG UND CO₂e-EMISSIONEN										
See in %	75,0	50,3	73,0	47,8	74,7					
Straße in %	17,6	31,1	20,1	37,5	17,1					
Schiene in %	6,5	2,3	6,3	2,6	7,7					
Luft in %	0,9	16,3	0,6	12,2	0,5					
	tkm	g CO ₂ e	tkm	g CO ₂ e	tkm	g CO ₂ e	tkm	g CO ₂ e	tkm	g CO ₂ e

¹ Ab 2022 Verwendung der internationalen Richtlinie GLEC Framework V 2.0 sowie weiterhin CleanCargo und DIN EN 16258. Aufgrund der daraus resultierenden Anpassungen der Emissionsfaktoren steigt die durchschnittliche CO₂e-Intensität um ca. 15 % an. Die Vorjahreswerte sind somit nicht direkt vergleichbar.
Eine rückwirkende Anpassung der Vorjahreswerte ist systembedingt nicht möglich.

² Werte beziehen sich auf Automobilproduktion (BMW Group inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung) sowie Ersatzteillogistik an zentrale Teileauslieferung. Teilweise erfolgen Hochrechnungen für einzelne Monate.

³ Werte beziehen sich auf Automobilproduktion (BMW Group inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., Auftragsfertigung und Teilmfänge Partnerwerke) sowie Ersatzteillogistik bis zu den Verteilungszentren in den Märkten weltweit und für ausgewählte Märkte bis zum Handel.

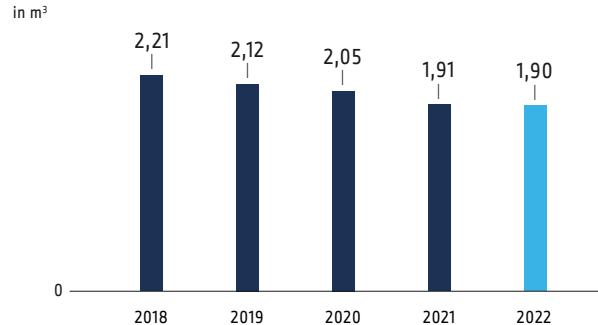
Durchschnittliche Verteilung von Materialien in Fahrzeugen der BMW Group^{1,2}



¹ Berechnung anhand Stückzahlbereinigter Mittelwerte der Fahrzeuge BMW 1er, 2er, 3er, 4er, 5er, 6er, 7er, 8er, X1, X2, X3, X4, X5, X6, X7, Rolls-Royce, MINI, MINI Countryman und M-GmbH sowie der BEV-Fahrzeuge i3, i4, i7, iX, iX1, iX3, MINI E und der PHEV-Varianten

² Die Anzahl produzierter Automobile (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., Partnerwerken und Auftragsfertigung) ist im Berichtsjahr mit rund 2,38 Mio. Fahrzeugen im Vergleich zum Vorjahr (2021: rund 2,46 Mio.) gesunken. Bei einem durchschnittlichen Gewicht der Fahrzeuge der BMW Group von rund 1,9 t folgt ein Gesamtgewicht an Input-Materialien von rund 4,3 Mio. t. Multipliziert man das Gesamtgewicht mit der durchschnittlichen Verteilung der Materialien in Fahrzeugen der BMW Group, ergeben sich die einzelnen Materialströme.

Trinkwasserverbrauch je produziertes Fahrzeug^{1, 2, 3, 4}



¹ Effizienzkennzahl berechnet aus dem Trinkwasserverbrauch der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

² Der Trinkwasserverbrauch bezieht sich auf Wasser, das von einem externen Wasserversorger bezogen wird. Wenn ein Standort kein Wasser von einem externen Wasserversorger bezieht, wird die Hauptbezugsquelle dem Trinkwasser gleichgestellt. Dieses gilt für die BMW Group Werke San Luis Potosí, Mexiko und Araquari, Brasilien. Dort stellt Grundwasser die Hauptbezugsquelle dar.

³ Trinkwasserverbrauch je produziertes Fahrzeug ersetzt die vormals berichtete Effizienzkennzahl Wasserverbrauch je produziertes Fahrzeug. Die Vorjahreswerte wurden zu Vergleichszwecken angepasst (2018 vor Anpassung: 2,39; 2019 vor Anpassung: 2,32; 2020 vor Anpassung: 2,25; 2021 vor Anpassung: 2,15).

⁴ Wert des Basisjahrs 2016 zum Reduktionsziel -25 % bis 2030: 2,00 (2016 vor Anpassung: 2,25)

Wasserverbrauch¹

	2018	2019	2020	2021	2022
Wasserverbrauch	5.425.073	5.417.428	4.722.310	4.924.477	4.840.161
davon Trinkwasser in %	90,4	87,4	86,3	85,1	84,0
davon Grundwasser in %	9,6	12,6	13,6	14,6	15,7
davon Oberflächenwasser in %	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
davon Regenwasser in %	0,0	0,0	0,1	0,3	0,3

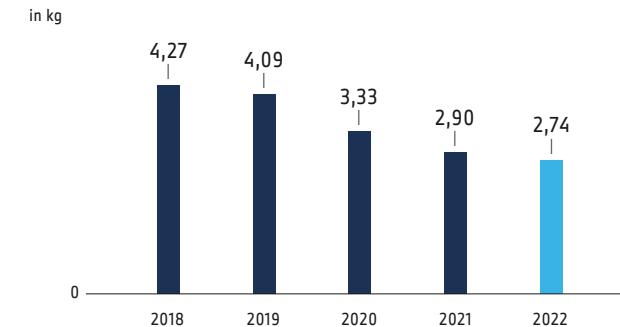
¹ Wasserverbrauch der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung)

Abfall¹

in t	2018	2019	2020	2021	2022
Abfall gesamt	789.817	780.911	775.459	829.498	818.387
davon Abfall zur Verwertung ²	779.911	771.162	768.292	822.848	812.274
davon Abfall zur Beseitigung	9.906	9.749	7.168	6.650	6.113

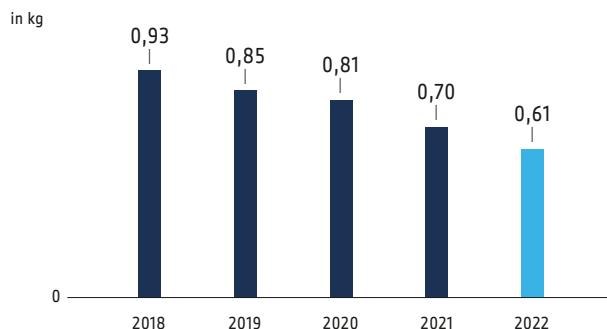
¹ Abfall der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung)

² beinhaltet sowohl stoffliche als auch thermische Verwertung

Abfall zur Beseitigung je produziertes Fahrzeug^{1,2}

¹ Effizienzzahl berechnet aus dem Abfall zur Beseitigung der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

² Wert des Basisjahrs 2016 zum Reduktionsziel -25 % bis 2030: 3,51

Lösemittelemissionen je produziertes Fahrzeug^{1,2}

¹ Effizienzzahl berechnet aus den Lösemittelemissionen (Volatile Organic Compounds = VOC) der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd., ohne Partnerwerke und Auftragsfertigung) geteilt durch die Anzahl produzierter Fahrzeuge der Automobilproduktion (BMW Group Werke inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd. und Partnerwerken, ohne Auftragsfertigung)

² Wert des Basisjahrs 2016 zum Reduktionsziel -25 % bis 2030: 1,14

Nachhaltigkeitsbewertung¹ relevanter Lieferantenstandorte

	2018	2019	2020	2021	2022
Anteil geprüfter Lieferantenstandorte für produktionsbezogenes Material mit Vergabevolumen von über 2 Mio. € in %	97	95	98	98	97
Anteil von Lieferantenstandorten mit festgestellten Nachhaltigkeitsdefiziten und veranlassten korrekтивen Maßnahmen in % ²	48	62	64	61	67
Anzahl Lieferantenstandorte, die keine Beauftragung erhalten haben, da sie unter anderem die Nachhaltigkeitsanforderungen der BMW Group nicht erfüllen	193	153	108	81	98

¹ Basis: branchenspezifischer Nachhaltigkeitsfragebogen

² Seit dem Berichtsjahr 2022 wird bei der Ermittlung der Kennzahl eine erweiterte Definition zugrunde gelegt. Dadurch ist die Kennzahl nicht direkt mit den Vorjahreswerten vergleichbar.

Eine rückwirkende Anpassung der Vorjahreswerte ist systembedingt nicht möglich. Aus der geänderten Definition ergab sich ein Anstieg des Wertes für 2022 i. H. v. rund 10 Prozentpunkten.

Hinweise zu möglichen Verstößen in der Lieferkette

	2018	2019	2020	2021	2022
Anzahl Hinweise zu möglichen Verstößen gegen unsere Grundsätze zur Nachhaltigkeit, die über unsere Meldekanäle eingegangen sind	9	2	3	8	8
davon Anzahl Hinweise, die im Berichtsjahr geklärt werden konnten	9	2	2	8	4

MITARBEITENDE UND GESELLSCHAFT

Mitarbeiter am Jahresende¹

	2018	2019	2020	2021	2022
Konzern	134.682	126.016	120.726	118.909	149.475
Automobile	121.994	113.719	108.676	106.928	137.056
Motorräder	3.709	3.503	3.474	3.418	3.711
Finanzdienstleistungen	8.860	8.684	8.473	8.466	8.616
Sonstige	119	110	103	97	92
Mitarbeiter mit befristeten Verträgen ²	4.638	3.489	2.892	2.503	15.039
Mitarbeiter in Teilzeit ³	6.299	6.318	6.433	6.846	7.315

¹ Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe [Glossar](#)).

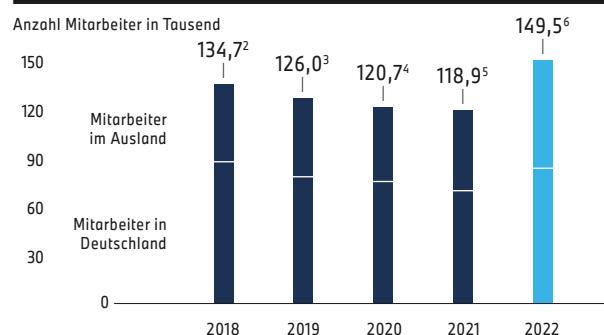
Für den Zeitraum 2018 beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 % und 8,0 %.

Ab 2022 inkl. BMW Brilliance

² Davon sind rund 30 % Frauen in der BMW AG (systembedingt werden diese Daten nur für die BMW AG erhoben).

³ unbefristete und befristete Mitarbeiter

Mitarbeiter im In- und Ausland¹



¹ Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe [Glossar](#)).

Für den Zeitraum 2018 beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 % und 8,0 %.

² hier von 35,3 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

³ hier von 38,2 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

⁴ hier von 37,9 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

⁵ hier von 38,0 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

⁶ hier von 42,5 % taktgebundene Produktionsmitarbeiter der BMW Group

Anteil der Arbeitnehmer, die durch eine Gewerkschaft vertreten sind oder unter Kollektivvereinbarungen fallen¹

in %	2018	2019	2020	2021	2022
Deutschland (BMW AG) ²	100	100	100	100	100
UK (Werke Hams Hall, Oxford, Swindon, Goodwood, Transport and Logistics Centre [Bognor Regis])	85	85	84	83	82
China (Werke Dadong, Tiexi, Lydia)	100	100	100	100	100
Österreich (Werk Steyr) ²	100	100	100	100	100
Südafrika (Werk Rosslyn, NSC, IT-Hub, Financial Services)	62	59	63	70	70
USA (Werk Spartanburg, keine Kollektivvereinbarungen vorhanden)	0	0	0	0	0
Mexiko (Werk San Luis Potosí) ²	-	100	100	100	100

¹ Status: 31.12.2022

² ohne leitende Angestellte bzw. ohne Vertrauenspersonal

↗ GRI-Index: 2-30

Alternative Arbeitsformen in der BMW AG¹

Anzahl Mitarbeiter	2018	2019	2020	2021	2022
Teilzeit ²	5.000	5.440	5.568	5.951	6.388
in % der Mitarbeiter	5,6	6,6	7,0	7,7	7,8
Mobilarbeit ³	34.339	36.208	43.309	41.180	43.707
in % der Mitarbeiter ⁴	66,1	70,8	87,2	84,3	85,9
Vollzeit Select	5.508	5.474	4.747	3.736	4.170
in % der Mitarbeiter	6,1	6,6	6,0	4,8	5,1
Sabbaticals	648	764	653	464	493
in % der Mitarbeiter	0,7	0,9	0,8	0,6	0,6
Elternzeit	3.675	4.082	4.158	4.211	4.183
in % der Mitarbeiter	4,1	4,9	5,2	5,4	5,1

¹ Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe ↗ Glossar).

Für den Zeitraum 2018 beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 % und 8,0 %.

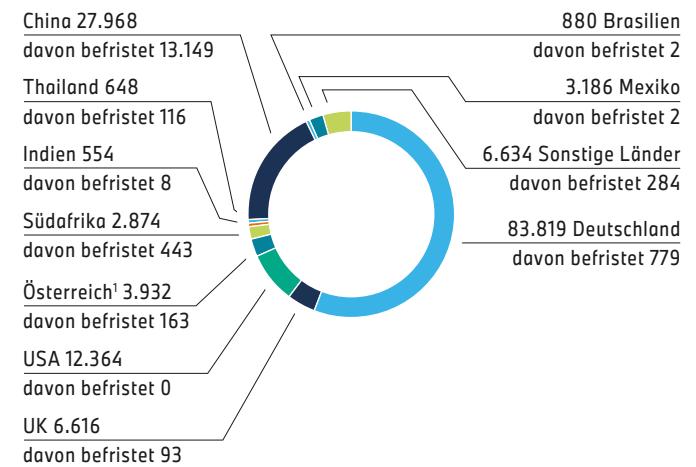
² Davon 3.927 Frauen (61 %). Systembedingt wird diese Zahl nur für die BMW AG erhoben.

³ nur Mitarbeiter im Verwaltungsbereich, die die Möglichkeit des mobilen Arbeitsens genutzt haben

⁴ Grundgesamtheit ohne Auszubildende, Praktikanten, Diplomanden und Doktoranden

Anzahl Mitarbeiter je Land mit Produktionsstandort(en)

Anzahl Mitarbeiter

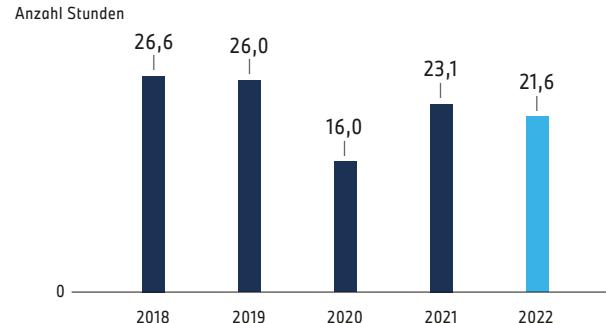


¹ inkl. Vertriebsregion Osteuropa

Durchschnittliche Schulungsstunden nach Mitarbeiterkategorie in der Bildungskademie der BMW AG

Kategorie Mitarbeiter	2020	2021	2022
Außenariflche Mitarbeiter	14,1	30,7	26,4
Meister	21,1	27,0	43,1
Tarif	7,1	10,8	14,1

Durchschnittliche Fort- und Weiterbildungsstunden pro Mitarbeiter der BMW Group¹

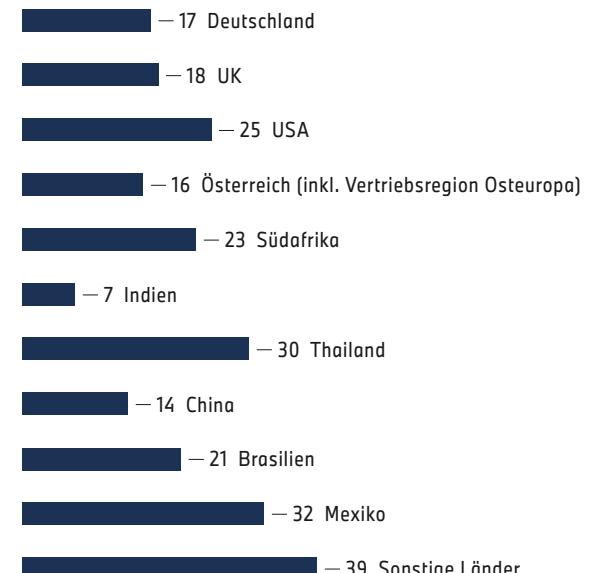


¹ Weiterbildung der Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter der BMW Group in konsolidierten und nicht konsolidierten Tochtergesellschaften weltweit. Datenerhebung über Direkterfassung der Teilnehmer sowie zu einem kleinen Teil über qualifizierte Hochrechnung. Die Daten umfassen auch E-Learning-Formate.

↗ GRI-Index: 404-1

Frauenanteil je Land mit Produktionsstandort(en)

in %



Austritte gesamt nach Austrittsarten der BMW AG¹

Anzahl	2018	2019	2020	2021	2022
Gesamt	2.247	2.794	4.535	3.720	3.191
Altersteilzeit, Rente, Tod	1.314	1.700	1.884	1.938	2.110
Freiwillige Austritte (Arbeitnehmerkündigungen und Aufhebungen)	873	1.029	2.601 ²	1.749 ²	1.011
Arbeitgeberkündigungen	60	65	50	33	70

¹ Werte beziehen sich auf Mitarbeiter mit unbefristeten Arbeitsverhältnissen.

² Anstieg im Wesentlichen bedingt durch Personalmaßnahmenpaket

Anteil lokaler Arbeitnehmer in Führungspositionen an wesentlichen Geschäftsstandorten¹

	2018	2019	2020	2021	2022
Deutschland	99,5	99,7	99,7	99,8	99,7
UK	86,9	87,5	89,8	89,5	88,8
USA	88,3	87,4	89,1	88,3	89,2
Österreich	85,6	82,3	78,7	79,1	77,7
Südafrika	82,8	82,7	85,9	85,4	88,4
Indien	74,4	82,1	68,4	78,4	80,0
Brasilien	77,6	78,2	84,9	85,1	88,2
China ²	76,7	73,7	78,8	82,2	85,1
Thailand	56,8	57,1	57,8	60,0	65,2
Mexiko ³	-	48,4	62,9	67,8	72,7

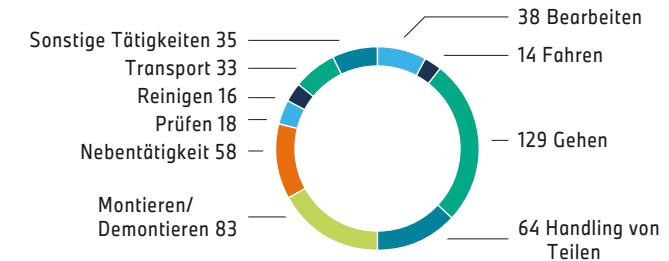
¹ Lokal bezieht sich auf Führungskräfte mit lokalen Verträgen. Ausgenommen sind Personen, die an den Standort entsendet werden und keinen lokalen Vertrag erhalten.
Diese spiegeln sich jeweils in der Differenz zu 100 wider.

² Daten aller Jahre inklusive BMW Brilliance Automotive Ltd.

³ Produktionsstart 06/2019

Unfallschwerpunkte¹

Anzahl der Unfälle



¹ Zahl der Betriebsunfälle mit mind. 1 Ausfalltag je 1 Mio. geleisteter Arbeitsstunden

SASB-INDEX

Thema	Kennzahl	Kategorie	Maßeinheit	Code	Anmerkungen
Aktivitätskennzahl	Anzahl der hergestellten Fahrzeuge	Quantitativ	Zahl	TR-AU-000.A	↗ Produktionsnetzwerk
	Anzahl der verkauften Fahrzeuge	Quantitativ	Zahl	TR-AU-000.B	↗ Bedeutsamste Leistungsindikatoren
Produktsicherheit	Anteil der von NCAP-Programmen mit einer Gesamtsicherheitsbewertung von 5 Sternen bewerteten Fahrzeugmodelle, nach Region	Quantitativ	Prozent (%)	TR-AU-250a.1	<ul style="list-style-type: none"> — 89 % – European New Car Assessment Programme (Euro NCAP) — 100 % – China New Car Assessment Programme (C-NCAP) — 50 % – U.S. National Highway Traffic Safety Administration's (NHTSA) New Car Assessment Programme (NCAP) — 67 % – Korean New Car Assessment Programme (KNCAP) <p>Die BMW Group konzentriert sich bei der Berichterstattung über ihre NCAP-Programme auf die Märkte der EU (inkl. UK), China, die USA und Südkorea</p> <p>Weitere Informationen zu NCAP finden Sie im Abschnitt <u>↗ Wirksame Sicherheitssysteme</u>.</p>
Arbeitspraktiken	Anzahl der Beschwerden im Zusammenhang mit sicherheitsbezogenen Mängeln, Anteil der untersuchten Beschwerden	Quantitativ	Zahl, Prozent (%)	TR-AU-250a.2	100 %* der sicherheitsrelevanten Beschwerden wurden überprüft.
	Anzahl der zurückgerufenen Fahrzeuge	Quantitativ	Zahl	TR-AU-250a.3	↗ Qualitätsmanagement der BMW Group
	Anteil der unter Tarifverträge fallenden Belegschaft	Quantitativ	Prozent (%)	TR-AU-310a.1	<p>Deutschland (BMW AG)*: 100 % UK (Werke Hams Hall, Oxford, Swindon, Goodwood inkl. Logistikzentrum): 82 % China (Werk Dadong, Tiexi, Lydia): 100 % Österreich (Werk Steyr)* 100 % Südafrika (Werk Rosslyn, Vertrieb, IT, Financial Services): 70 % USA (Werk Spartanburg, keine Kollektivvereinbarungen vorhanden): 0 % Mexiko (Werk San Luis Potosí)*: 100 %</p> <p>Aufgrund der Datenverfügbarkeit konzentriert sich die BMW Group bei der Berichterstattung zu dieser Kennzahl auf die dargestellten Länder.</p>

* ohne leitende Angestellte bzw. ohne Vertrauenspersonal

Thema	Kennzahl	Kategorie	Maßeinheit	Code	Anmerkungen
Arbeitspraktiken	(1) Anzahl der Arbeitsunterbrechungen und (2) gesamte beschäftigungslose Tage	Quantitativ	Anzahl, beschäftigungslose Tage	TR-AU-310a.2	(1) Die BMW Group meldet hier die Anzahl der Arbeitsunterbrechungen (Streiks und Aussperrungen), die mehr als 1.000 Mitarbeiter betrafen und eine volle Schicht oder länger andauerten. Die Anzahl der Arbeitsunterbrechungen für das Jahr 2022 beläuft sich auf null. (2) Die BMW Group meldet hier die gesamten beschäftigungslosen Tage infolge von Arbeitsunterbrechungen gemäß der Definition aus (1). Die gesamten beschäftigungslosen Tage berechnen sich aus der Summe der Produkte der Anzahl an bei jeder Arbeitsunterbrechung beteiligten Mitarbeitern und der Anzahl an Tagen, die die jeweilige Arbeitsunterbrechung angedauert hat. Die Anzahl der beschäftigungslosen Tage für das Jahr 2022 beläuft sich auf null. Streikmaßnahmen haben in der Regel die Durchsetzung von Entgeltforderungen zum Ziel.
Kraftstoffverbrauch und Emissionen in der Gebrauchsphase	Absatzgewichteter Durchschnitt des Kraftstoffverbrauchs der Passagierflotte, nach Region	Quantitativ	mpg, l/km, gCO ₂ /km, km/l	TR-AU-410a.1	↗ Gesetzliche CO ₂ -Grenzwerte in der Nutzungsphase erneut erfüllt
	Anzahl der verkauften (1) emissionsfreien Fahrzeuge, (2) Hybridfahrzeuge und (3) Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge	Quantitativ	Zahl	TR-AU-410a.2	(1) Emissionsfreie Fahrzeuge (BEV): 215.752 * (2) Das BMW Group Portfolio umfasst BEV (1) und PHEV (2). 48V Fahrzeuge werden nach BMW Group Definition siehe Glossar ↗ Elektrifizierte Fahrzeuge nicht als Hybridfahrzeuge gezählt. (3) Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (PHEV): 218.040 *
	Erörterung der Strategie für das Management der Kraftstoffeffizienz und der Emissionsrisiken und -chancen der Flotte	Diskussion und Analyse	n/a	TR-AU-410a.3	Die BMW Group verfolgt im Rahmen ihrer Unternehmensstrategie den Kurs, CO ₂ -Emissionen zu reduzieren. Hierbei ist die Betrachtung des gesamten Lebenszyklus vor dem Hintergrund der zunehmenden Elektrifizierung besonders wichtig. Die BMW Group setzt sich hierfür CO ₂ -Reduzierungsziele bis 2030 (Basisjahr 2019) in der Nutzungsphase sowie für die Vorkette und Produktion. Diese wurden bei der SBTi angemeldet und validiert ↗ CO ₂ -Reduzierungsziele über die Wertschöpfungskette im Detail. Die BMW Group ergreift ebenfalls Maßnahmen, um den Klimawandel einzudämmen und sich an Klimaveränderungen anzupassen. Dazu gehört, klimabegogene Risiken und Chancen zu identifizieren und in der strategischen Ausrichtung des Unternehmens, der Unternehmensführung und im Rahmen des unternehmensweiten Risikomanagements zu berücksichtigen. Weitere Informationen finden Sie im Abschnitt ↗ Klimabezogene Chancen und Risiken. Schadstoffemissionen der Fahrzeuge wie Stickstoffoxide (NOx), Kohlenmonoxid (CO) und Feinstaub (PM) ↗ Schadstoffemissionen verringert die BMW Group ebenfalls konsequent. [1]

Thema	Kennzahl	Kategorie	Maßeinheit	Code	Anmerkungen
Rohmaterialbezug	Beschreibung des Risikomanagements im Zusammenhang mit dem Einsatz von kritischen Materialien	Diskussion und Analyse	n/a	TR-AU-440a.1	<ul style="list-style-type: none"> ↗ Rohstoffsicherung und -strategie <p>Weitere Informationen dazu finden sich online.</p>
Materialeffizienz und -wiederverwertung	Gesamtmenge des Abfalls aus der Fertigung, Quantitativ Anteil des wiederverwerteten Abfalls		Metrische Tonnen (t), Prozent (%)	TR-AU-440b.1	<ul style="list-style-type: none"> ↗ Abfall ↗ Weitere GRI-Informationen <p>93,4 % der Gesamtmenge des Abfalls (818.387 t) wurden stofflich und 5,8 % thermisch verwertet.</p>
	Gewicht des zurückgewonnenen Altmaterials, Anteil des recycelten Materials	Quantitativ	Metrische Tonnen (t), Prozent (%)	TR-AU-440b.2	<p>Über das Recycling und Demontage Zentrum München wurden im Berichtsjahr 4.694 Fahrzeuge (inkl. Motorräder) zurückgenommen und verwertet. Dies entspricht einem Gesamtverschrottungsgewicht der Fahrzeuge von 6.747 t. In Bezug auf das Gesamtfahrzeug werden mindestens 85 % stofflich und mindestens 95 % inklusive thermischer Verwertung in Übereinstimmung mit den gesetzlichen Anforderungen (europäische Altfahrzeugdirektive ELV 2000/53/EC) verwertet.</p>
	Durchschnittliche Recyclingfähigkeit der verkauften Fahrzeuge	Quantitativ	Prozent (%) nach gewogenem Verkauf in metrischen Tonnen (t)	TR-AU-440b.3	<ul style="list-style-type: none"> ↗ Materialkreisläufe schließen <p>Alle seit 2008 auf den Markt gebrachten Fahrzeuge erfüllen die derzeit weltweit gültigen gesetzlichen Anforderungen zur Verwertung von Alt Fahrzeugen, Komponenten und Materialien. Bereits heute müssen Fahrzeuge zu 85 % recyclingfähig bzw. zu 95 % verwertbar (auf Basis des Fahrzeuggewichts) sein.</p>

TCFD-INDEX

Governance

Offenlegung der Governance des Unternehmens im Hinblick auf klimabedingte Risiken und Chancen.

Erforderliche TCFD-Informationen	BMW Group Bericht 2022	CDP-Fragebogen 2022
A. Verantwortung des Vorstands und Aufsichtsrats für klimabedingte Risiken und Chancen.	<ul style="list-style-type: none"> ↗ Die integrierte Strategie der BMW Group <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Strategieprozess <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Positionierung – wofür steht die BMW Group? — ↗ Leistungsindikatoren und Steuerung <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Steuerung von Nachhaltigkeit ↗ Risiken und Chancen <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Risiko- und Chancenmanagement <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Organisation des Risikomanagements ↗ Angemessenheit und Wirksamkeit des Internen Kontrollsystems und Risikomanagementsystems ↗ Produkte <ul style="list-style-type: none"> — ↗ CO₂- Emissionen 	C1.1a, C1.1b
B. Die Rolle des Managements beim Bewerten und dem Management von klimabedingten Risiken und Chancen.	<ul style="list-style-type: none"> ↗ Die Integrierte Strategie der BMW Group <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Strategieprozess — ↗ Leistungsindikatoren und Steuerung ↗ Risiken und Chancen <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Risiko- und Chancenmanagement <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Organisation des Risikomanagements 	C1.2, C1.2a

Strategie

Offenlegen derzeitiger und potenzieller künftiger Auswirkungen klimabedingter Risiken und Chancen auf die Geschäftstätigkeit sowie die strategische und finanzielle Planung des Unternehmens, sofern diese Informationen wesentlich sind.

Erforderliche TCFD-Informationen	BMW Group Bericht 2022	CDP-Fragebogen 2022
A. Beschreibung klimabezogener Risiken und Chancen.	<ul style="list-style-type: none"> ↗ Integrierte Strategie der BMW Group <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Umfeldanalyse und Megatrends — ↗ Risiken und Chancen <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Risiko- und Chancenmanagement — ↗ Klimabezogene Risiken — ↗ Nichtfinanzielle Risiken im Rahmen der nichtfinanziellen Erklärung (NFE) — ↗ Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Strategische und branchenspezifische Risiken und Chancen — ↗ Risiken und Chancen aus dem Einkauf — ↗ Klimabezogene Risiken und Chancen <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Klimaszenarien — ↗ Transitorische Klimarisiken — ↗ Physische Klimarisiken — ↗ Klimabbezogene Chancen 	C2.1, C2.1a, C2.1b, C2.2a, C2.3, C2.3a, C2.4, C2.4a
B. Auswirkungen klimabezogener Risiken und Chancen auf die Geschäftstätigkeit sowie strategische und finanzielle Planung des Unternehmens.	<ul style="list-style-type: none"> ↗ Integrierte Strategie der BMW Group <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Umfeldanalyse und Megatrends — ↗ Strategieprozess ↗ Produkte <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Innovation, Digitalisierung und Kundenorientierung <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Zukunftsfeld Antriebstechnologien — ↗ CO₂-Emissionen <ul style="list-style-type: none"> — ↗ CO₂-Reduzierungsziele über die Wertschöpfungskette im Detail — ↗ Konventionelle Antriebe effizienter und emissionsärmer gestalten — ↗ Schadstoffemissionen weiter reduzieren — ↗ Elektromobilität <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Elektromobilität ganzheitlich denken ↗ Produktion und Lieferantennetzwerk <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk <ul style="list-style-type: none"> — ↗ CO₂-Emissionen in der Lieferkette ↗ Risiken und Chancen <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Risiko- und Chancenmanagement — ↗ Wesentliche kurzfristige Risiken und Chancen — ↗ Klimabbezogene Risiken und Chancen 	C2.1b, C2.3, C2.3a, C2.4, C2.4a, C3.1, C3.3, C3.4, C3.5, C3.5a
C. Belastbarkeit der Strategie der Organisation unter Berücksichtigung verschiedener Klimaszenarien, u. a. einem 2° C oder weniger Szenario.	<ul style="list-style-type: none"> ↗ Risiken und Chancen <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Klimabbezogene Risiken und Chancen <ul style="list-style-type: none"> — ↗ Klimaszenarien — ↗ Transitorische Klimarisiken — ↗ Physische Klimarisiken — ↗ Klimabbezogene Chancen 	C2.3, C2.3a, C2.4, C2.4a, C3.1, C3.3, C3.4, C3.5, C3.5a

Risikomanagement

Offenlegung, wie das Unternehmen klimabedingte Risiken identifiziert, bewertet und managt.

Erforderliche TCFD-Informationen

BMW Group Bericht 2022

CDP-Fragebogen 2022

A. Die Prozesse des Unternehmens zum Identifizieren und Bewerten klimabedingter Risiken.

↗ Risiken und Chancen

- ↗ Risiko- und Chancenmanagement
 - ↗ Organisation des Risikomanagements
 - ↗ Risikobewertung
- ↗ Klimabezogene Risiken und Chancen
 - ↗ Klimaszenarien
 - ↗ Transitorische Klimarisiken
 - ↗ Physische Klimarisiken

↗ Die integrierte Strategie der BMW Group

- ↗ Leistungsindikatoren und Steuerung
 - ↗ Steuerung von Nachhaltigkeit
- ↗ Strategieprozess
 - ↗ Positionierung – wofür steht die BMW Group?

B. Prozesse des Unternehmens zum Managen klimabedingter Risiken.

↗ Risiken und Chancen

- ↗ Risiko- und Chancenmanagement
 - ↗ Organisation des Risikomanagements
 - ↗ Risikobewertung

↗ Die integrierte Strategie der BMW Group

- ↗ Leistungsindikatoren und Steuerung
 - ↗ Steuerung und Nachhaltigkeit
- ↗ Strategieprozess
 - ↗ Positionierung – wofür steht die BMW Group?

C. Integration von Prozessen zur Ermittlung, Bewertung und zum Management klimabedingter Risiken in das allgemeine Risikomanagement des Unternehmens.

↗ Risiken und Chancen

- ↗ Risiko- und Chancenmanagement
 - ↗ Organisation des Risikomanagements
 - ↗ Risikobewertung
- ↗ Klimabezogene Risiken und Chancen

C2.2

1]

Kennzahlen und Ziele

Offenlegung der Kennzahlen und Ziele, mit denen relevante klimabedingte Risiken und Chancen bewertet und gemanagt werden, sofern diese Informationen wesentlich sind.

Erforderliche TCFD-Informationen

BMW Group Bericht 2022

CDP-Fragebogen 2022

A. Kennzahlen, mit denen das Unternehmen klimabedingte Risiken und Chancen bewertet.

- ↗ Die integrierte Strategie der BMW Group
 - ↗ Leistungsindikatoren und Steuerung
 - ↗ Steuerung von Nachhaltigkeit

C4.1b, C4.2, C4.2a, C4.2c

↗ Weitere GRI-Informationen (Tabelle CO₂-Bilanz der BMW Group)

↗ Dashboard

- ↗ Produkte
 - ↗ CO₂- Emissionen
 - ↗ CO₂-Reduzierungsziele über die Wertschöpfungskette im Detail

B. Offenlegen von Scope 1-, Scope 2- und Scope-3-Treibhausgas (THG)-Emissionen.

- ↗ Die integrierte Strategie der BMW Group
 - ↗ Leistungsindikatoren und Steuerung

C6.1, C6.2, C6.3, C6.4, C6.4a, C6.5, C6.5a, C6.10, C7.2, C7.3, C7.3a, CT07.4, C7.5, C7.6, C7.6a, C-T07.8, C7.9, C7.9a, C7.9b

↗ Weitere GRI-Informationen (Tabelle CO₂-Bilanz der BMW Group)

- ↗ Produkte
 - ↗ CO₂- Emissionen

- ↗ Produktion und Lieferantennetzwerk
 - ↗ Kreislaufwirtschaft, Ressourceneffizienz und erneuerbare Energien

C. Ziele, nach denen das Unternehmen klimabedingte Chancen und Risiken behandelt.

- ↗ Die integrierte Strategie der BMW Group

C4.1, C4.1b, C4.2, C4.2a, C4.2c

- ↗ Strategieprozess
 - ↗ Positionierung – wofür steht die BMW Group?
- ↗ Leistungsindikatoren und Steuerung
 - ↗ Steuerung von Nachhaltigkeit

- ↗ Produkte
 - ↗ CO₂- Emissionen
 - ↗ CO₂-Reduzierungsziele über die Wertschöpfungskette im Detail

- ↗ An unsere Stakeholder
 - ↗ Dialog mit den Stakeholdern
 - ↗ Nachhaltiger Akteur im Finanzmarkt

- ↗ EU-Taxonomie

NFE-INDEX

Pflichtangabe gemäß § 289 c-e HGB

Geschäftsmodell

Einbindung der Unternehmensleitung

Risiken

Zusammenhänge mit Beträgen im Jahresabschluss

Umweltbelange

Arbeitnehmerbelange

Sozialbelange

Achtung der Menschenrechte

Bekämpfung von Korruption und Bestechung

Pflichtangabe gemäß Art. 8 der EU-Taxonomie-Verordnung*

Angaben zu taxonomiefähigen und -konformen Umsätzen, Investitionsausgaben (CapEx) und Betriebsausgaben (OpEx)

BMW Group Bericht 2022

↗ Organisation und Geschäftsmodell

↗ Die integrierte Strategie der BMW Group

↗ Die integrierte Strategie der BMW Group

— ↗ Strategieprozess

— ↗ Leistungsindikatoren und Steuerung

↗ Umfeldanalyse und Megatrends

↗ Risiken und Chancen

↗ Über diesen Bericht

↗ Die integrierte Strategie der BMW Group

— ↗ Umfeldanalyse und Megatrends

— ↗ Leistungsindikatoren und Steuerung

↗ Produkte

↗ Produktion und Lieferantennetzwerk

↗ Risiken und Chancen

— ↗ Klimabezogene Risiken und Chancen

↗ Die integrierte Strategie der BMW Group

— ↗ Strategieprozess

— ↗ Leistungsindikatoren und Steuerung

↗ Mitarbeitende und Gesellschaft

↗ Umfeldanalyse und Megatrends

↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk

↗ Compliance und Menschenrechte

↗ Einkauf und Lieferantennetzwerk

↗ Compliance und Menschenrechte

↗ EU-Taxonomie

* Verordnung (EU) 2020 / 852 des Europäischen Rates und des Europäischen Parlaments über die Einrichtung eines Rahmens zur Erleichterung nachhaltiger Investitionen und zur Änderung der Verordnung (EU) 2019 / 2088 sowie Delegierte Verordnung (EU) 2021 / 2178 der Kommission

VERBRAUCHS- UND CO₂-ANGABEN

Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch

Die Angaben zu Kraftstoffverbrauch, CO₂-Emissionen und Stromverbrauch werden nach dem vorgeschriebenen Messverfahren (EU-Verordnung 715/2007) in der jeweils geltenden Fassung ermittelt. Die Angaben beziehen sich auf ein Fahrzeug in Basisausstattung in Deutschland. Die Spannbreiten berücksichtigen Unterschiede in der gewählten Rad- und Reifengröße sowie der optionalen Sonderausstattung und können sich durch die Konfiguration verändern. Die Angaben werden auf Basis des neuen WLTP-Fahrzyklus ermittelt und zur Vergleichbarkeit auf NEFZ zurückgerechnet. Für seit 1. Januar 2021 neu typgeprüfte Fahr-

zeuge existieren die offiziellen Angaben nur noch nach WLTP. Bei den Fahrzeugen können für die Bemessung von Steuern und anderen fahrzeugbezogenen Abgaben, die auch die CO₂-Emissionen betreffen, andere als die hier angegebenen Werte gelten. Weitere Informationen zum offiziellen Kraftstoffverbrauch und zu den offiziellen spezifischen CO₂-Emissionen neuer Personenkraftwagen können dem „Leitfaden über den Kraftstoffverbrauch, die CO₂-Emissionen und den Stromverbrauch neuer Personenkraftwagen“ entnommen werden. www.dot.de/co2

Stand: Februar 2023

Modell	Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	CO ₂ -Emissionen in g/km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	Elektrische Reichweite (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert)	Werte nach WLTP		Werte nach NEFZ	
	Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	CO ₂ -Emissionen in g/km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	Elektrische Reichweite (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert)	Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	CO ₂ -Emissionen in g/km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	
BMW								
BMW X1 xDrive25e	1,1 – 0,8	24 – 17	18,2 – 16,4	78 – 89	–	–	–	–
BMW X1 xDrive 30e	1,1 – 0,8	24 – 17	18,2 – 16,4	78 – 89	–	–	–	–
BMW iX1 xDrive30	–	–	18,4 – 17,3	413 – 438	–	–	–	–
BMW 225e xDrive Active Tourer	0,8 – 0,6	18 – 14	19 – 17	83 – 92	–	–	–	–
BMW 230e xDrive Active Tourer	0,8 – 0,6	18 – 14	19,1 – 16,9	82 – 93	–	–	–	–
BMW X2 xDrive25e	1,8 – 1,7	42 – 38	15,2 – 14,9	51 – 53	1,9	43	14	–
BMW 320e	1,8 – 1,3	40 – 29	17,7 – 15,8	52 – 61	–	–	–	–
BMW 320e Touring	1,9 – 1,4	43 – 31	18,3 – 16,3	52 – 61	–	–	–	–
BMW 320e xDrive Touring	2,2 – 1,5	48 – 34	19,0 – 16,7	48 – 59	–	–	–	–
BMW 330e	1,8 – 1,3	40 – 30	17,9 – 16,0	54 – 62	–	–	–	–
BMW 330e Touring	1,9 – 1,4	42 – 31	18,1 – 16,1	53 – 61	–	–	–	–
BMW 330e xDrive	2,0 – 1,5	45 – 33	18,7 – 16,6	52 – 60	–	–	–	–
BMW 330e xDrive Touring	2,1 – 1,5	48 – 35	19,2 – 16,9	47 – 58	–	–	–	–
BMW X3 xDrive30e	2,6 – 2,0	59 – 45	20,5 – 18,9	42 – 50	–	–	–	–
BMW iX3	–	–	18,9 – 18,5	453 – 461	–	–	–	–

Stand: Februar 2023

Modell	Werte nach WLTP				Werte nach NEFZ		
	Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	CO ₂ -Emissionen in g/km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	Elektrische Reichweite (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert)	Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	CO ₂ -Emissionen in g/km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min
BMW							
BMW i4 eDrive40	-	-	19,1 – 16,1	493 – 590	-	-	-
BMW i4 M50	-	-	22,5 – 18,0	416 – 520	-	-	-
BMW 530e	7,6 – 6,8	39 – 30	17,9 – 16,2	54 – 61	1,9 – 1,7	43 – 39	14,9 – 13,8
BMW 530e Touring	1,9 – 1,5	44 – 35	18,6 – 17,1	51 – 57	2,0 – 1,8	46 – 42	16,1 – 15,4
BMW 530e xDrive	8,0 – 7,1	48 – 36	19,3 – 17,4	47 – 55	2,1 – 2,0	48 – 46	16,2 – 15,9
BMW 530e xDrive Touring	2,2 – 1,8	51 – 41	20,0 – 18,6	53 – 57	2,4 – 2,2	54 – 50	16,7 – 16,1
BMW 545e xDrive	8,5 – 7,7	48 – 37	18,8 – 17,2	49 – 57	2,3 – 2,2	53 – 49	16,3 – 15,8
BMW X5 xDrive45e	1,7 – 1,2	39 – 27	27,7 – 24,3	77 – 88	-	-	-
BMW 750e xDrive	1,2 – 1,0	28 – 22	26,9 – 24,5	80 – 89	-	-	-
BMW M760e xDrive	1,2 – 1,1	28 – 25	26,9 – 25,8	80 – 84	-	-	-
BMW i7 xDrive60	-	-	19,6 – 18,4	591 – 625	-	-	-
BMW X7 xDrive40i	10,6 – 9,6	240 – 217	-	-	-	-	-
BMW X7 xDrive40d	8,6 – 7,7	225 – 203	-	-	-	-	-
BMW X7 M60i xDrive	12,9 – 12,1	292 – 274	-	-	-	-	-
BMW iX xDrive40	-	-	21,1 – 19,5	394 – 422	-	-	-
BMW iX xDrive50	-	-	21,5 – 20,7	587 – 607	-	-	-
BMW iX M60	-	-	24,5 – 22,5	502 – 549	-	-	-
BMW XM	1,6 – 1,5	36 – 33	30,1 – 28,9	82 – 88	-	-	-
BMW Z4 sDrive20i (manuell/Automatik)	7,2 – 6,8 / 7,2 – 6,8	165 – 156 / 164 – 155	-	-	6,9 – 6,7 / 6,0 – 5,8	158 – 154 / 136 – 133	-
BMW Z4 sDrive30i	7,3 – 6,9	166 – 157	-	-	6,0 – 5,9	138 – 136	-
BMW Z4 M40i	8,0 – 7,8	182 – 177	-	-	7,2 – 7,1	164 – 162	-

Stand: Februar 2023

Modell	Werte nach WLTP				Werte nach NEFZ		
	Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	CO ₂ -Emissionen in g/km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	Elektrische Reichweite (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert)	Kraftstoffverbrauch in l/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	CO ₂ -Emissionen in g/km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min	Stromverbrauch in kWh/100 km (kombiniert bzw. gewichtet kombiniert) max / min
MINI							
MINI Cooper SE	-	-	17,6 – 15,3	203 – 233	-	-	16,9 – 14,9
MINI Cooper SE Countryman ALL4	2,1 – 1,7	47 – 39	15,9 – 14,8	-	2,1 – 1,9	48 – 44	14,8 – 14,1
ROLLS-ROYCE							
Rolls-Royce Cullinan	16,5 – 16,1	377 – 368	-	-	15,2	348	-
Rolls-Royce Black Badge Cullinan	16,6 – 16,3	377 – 370	-	-	15,1	343	-
Rolls-Royce Dawn	16,9 – 16,2	381 – 367	-	-	16,3 – 16,1	372 – 367	-
Rolls-Royce Ghost	15,8 – 15,2	359 – 347	-	-	15,0	343	-
Rolls-Royce Wraith	16,3 – 15,8	369 – 357	-	-	16,0 – 15,9	365 – 363	-
Rolls-Royce Black Badge Wraith	16,4 – 16,2	370 – 365	-	-	16,1	367	-
Rolls-Royce Spectre*	-	-	21,5	520	-	-	-

* Bei den Angaben handelt es sich um voraussichtliche, noch nicht offiziell bestätigte Werte.



BMW GROUP IM ZEHN-JAHRES-VERGLEICH

		2022	2021	2020	2019	2018 ¹	2017	2016	2015	2014	2013
AUSLIEFERUNGEN											
Automobile	Einheiten	2.399.632	2.521.514	2.325.179	2.537.504	2.486.149	2.465.021	2.349.962	2.259.733	2.117.965	1.963.798
Motorräder ²	Einheiten	202.895	194.261	169.272	175.162	165.566	164.153	145.032	136.963	123.495	115.215
PRODUKTION											
Automobile	Einheiten	2.382.305	2.461.269	2.255.637	2.564.025	2.541.534	2.505.741	2.359.756	2.279.503	2.165.566	2.006.366
Motorräder ²	Einheiten	215.932	187.500	168.104	187.116	162.687	185.682	145.555	151.004	133.615	110.127
FINANZDIENSTLEISTUNGEN											
Vertragsbestand	Verträge	5.513.129	5.859.890	5.981.928	5.973.682	5.708.032	5.380.785	5.114.906	4.718.970	4.359.572	4.130.002
Bilanzielles Geschäftsvolumen	Mio. €	135.689	139.530	133.093	142.834	133.147	124.719	123.394	111.191	96.390	84.347
GEWINN-UND-VERLUST-RECHNUNG											
Umsatzerlöse	Mio. €	142.610	111.239	98.990	104.210	96.855	98.282	94.163	92.175	80.401	76.059
Bruttomarge	%	17,2	19,8	13,7	17,3	19,0	20,3	19,9	19,7	21,2	20,1
Ergebnis vor Finanzergebnis	Mio. €	13.999	13.400	4.830	7.411	8.933	9.899	9.386	9.593	9.118	7.978
Ergebnis vor Steuern	Mio. €	23.509	16.060	5.222	7.118	9.627	10.675	9.665	9.224	8.707	7.893
Umsatzrendite (Ergebnis vor Steuern/Umsatzerlöse)	%	16,5	14,4	5,3	6,8	9,9	10,9	10,3	10,0	10,8	10,4
Ertragsteuern	Mio. €	4.927	3.597	1.365	2.140	2.530	2.000	2.755	2.828	2.890	2.564
Steuerquote	%	21,0	22,4	26,1	30,1	26,3	18,7	28,5	30,7	33,2	32,5
Jahresüberschuss	Mio. €	18.582	12.463	3.857	5.022	7.064	8.675	6.910	6.396	5.817	5.329

BILANZ

	Mio. €
Langfristige Vermögenswerte	
Kurzfristige Vermögenswerte	
Investitionen (ohne aktivierte Entwicklungskosten)	
Investitionsquote (Investitionen/Umsatzerlöse)	%
Eigenkapital	Mio. €
Eigenkapitalquote	%
Langfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. €
Kurzfristige Rückstellungen und Verbindlichkeiten	Mio. €
Bilanzsumme	Mio. €

2022	2021	2020	2019	2018 ¹	2017	2016	2015	2014	2013
154.722	143.354	134.851	137.404	124.202	121.964	121.671	110.343	97.959	86.193
92.204	86.173	81.807	90.630	84.736	73.542	66.864	61.831	56.844	52.184
7.791	5.012	3.922	5.650	5.029	4.688	3.731	3.826	4.601	4.967
5,5	4,5	4,0	5,4	5,2	4,8	4,0	4,2	5,7	6,5
91.288	75.132	61.520	59.907	57.829	54.107	47.363	42.764	37.437	35.600
37,0	32,7	28,4	26,3	27,7	27,7	25,1	24,8	24,2	25,7
71.217	77.929	83.175	85.502	79.698	69.634	73.183	63.819	58.288	51.643
84.421	76.466	71.963	82.625	71.411	71.765	67.989	65.591	59.078	51.134
246.926	229.527	216.658	228.034	208.938	195.506	188.535	172.174	154.803	138.377

KAPITALFLUSSRECHNUNG

	Mio. €
Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente	
Free Cashflow Segment Automobile	Mio. €

16.870	16.009	13.537	12.036	10.979	9.039	7.880	6.122	7.688	7.671
11.071	6.354	3.395	2.567	2.713	4.459	5.792	5.404	3.481	3.003

PERSONAL

	€
Mitarbeiter am Jahresende ³	
Personalaufwand je Mitarbeiter ³	€

149.475	118.909	120.726	126.016	134.682	129.932	124.729	122.244	116.324	110.351
94.952	103.569	99.647	98.901	101.178	100.760	99.575	97.136	92.337	89.869

DIVIDENDE

	Mio. €
Dividendensumme	
Dividende je Stammaktie/Vorzugsaktie	€

5.481 ⁴	3.827	1.253	1.646	2.303	2.630	2.300	2.102	1.904	1.707
8,50 / 8,52 ⁴	5,80 / 5,82	1,90 / 1,92	2,50 / 2,52	3,50 / 3,52	4,00 / 4,02	3,50 / 3,52	3,20 / 3,22	2,90 / 2,92	2,60 / 2,62

¹ Die Zahlen aus dem Jahr 2018 wurden aufgrund der Änderung von Bilanzierungsmethoden im Rahmen der Einführung des IFRS 16 angepasst (siehe Geschäftsbericht 2019, Textziffer [6] im Konzernanhang). Darüber hinaus wurden die Vorjahreszahlen aufgrund der Änderung des Ausweises ausgewählter Sachverhalte, die insgesamt von untergeordneter Bedeutung sind, angepasst.

² ohne Husqvarna, Auslieferungen bis 2013: 59.776 Einheiten; Produktion bis 2013: 59.426 Einheiten

³ Seit dem Berichtsjahr 2020 gilt eine neue Definition des Mitarbeiterbegriffs (zur Definition siehe [Glossar](#)). Der Wert 2019 wurde zu Vergleichszwecken entsprechend angepasst (2019 vor Anpassung: 133.778 Mitarbeiter). Für die Zeiträume 2018 und älter beträgt der Anteil der nicht mehr berichteten Mitarbeiter zwischen 7,5 und 8,0 %.

⁴ Vorschlag der Verwaltung. Die Dividendensumme kann sich aufgrund des Aktienrückkaufs und einer dadurch veränderten Zahl der dividendenberechtigten Aktien bis zur Hauptversammlung ändern.

GLOSSAR UND KENNZAHLENERLÄUTERUNG*

A

Aktivierungsquote

Verhältnis der Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten zu den Forschungs- und Entwicklungsleistungen.

Anleihe

Schuldverschreibung, die die Rückzahlung des Nennwerts nach einer festgelegten Laufzeit sowie eine feste oder variable Verzinsung durch den Emittenten verbrieft.

Anzahl Trainingsteilnehmer

Anzahl der Teilnehmer an der Weiterbildung von Mitarbeitern der BMW Group weltweit (umfasst alle konsolidierten Tochtergesellschaften der BMW Group). Datenerhebung über Direkterfassung der Teilnehmer sowie zu einem kleinen Teil über qualifizierte Hochrechnung. Die Daten umfassen die Gesamtsumme der Teilnehmer von durchgeföhrten Schulungen und Qualifizierungsmaßnahmen einschließlich E-Learning-Kursen.

Arbeitsstunden/Arbeitszeit

Vertraglich geregelte wöchentliche Arbeitszeit.

Asset-Backed-Finanzierungen

Form der Unternehmensfinanzierung, bei der offene Forderungen an eine Finanzierungsgesellschaft verkauft werden.

Aushilfe/Werkstudent

Anzahl aller Personen, die während ihres Studiums als Aushilfe in einer Gesellschaft der BMW Group (umfasst alle konsolidierten und nicht konsolidierten Gesellschaften, an denen die BMW Group mehr als 50 % Anteile hält) stundenweise arbeiten.

Auslieferungen

Ein Neu- oder Gebrauchtfahrzeug wird als Auslieferung erfasst, wenn das Fahrzeug an einen Endkunden übergeben wird. Zu den Endkunden gehören auch Leasingnehmer im Rahmen von Leasingverträgen mit BMW Financial Services sowie in den USA und Kanada auch Händler, wenn sie ein Fahrzeug als Werkstattersatzfahrzeug oder Vorführfahrzeug klassifizieren. Im Falle von Gebrauchtfahrzeugen können zu den Endkunden auch Händler und andere Dritte zählen, wenn sie ein Fahrzeug bei einer Auktion oder direkt von der BMW Group erwerben. Für den Endkunden vorgesehene Fahrzeuge, die auf dem Transportwege einen Totalschaden erleiden, werden auch als Auslieferung gezählt. Auslieferungen können durch die BMW AG, eine ihrer internationalen Tochtergesellschaften, eine BMW Group Niederlassung oder einen unabhängigen Händler erfolgen. Die überwiegende Mehrzahl der Auslieferungen und damit die Meldung einer Auslieferung an die BMW Group erfolgt durch unabhängige Händler. In den USA und Kanada können die Zeitpunkte, zu denen die Berichtszeiträume für Auslieferungen beginnen und enden, ungewöhnlich von den Zeitpunkten abweichen, zu denen Kalenderjahre oder -quartale beginnen beziehungsweise enden, und stattdessen industrieüblichen Berichtskalendern folgen. In der deutschsprachigen Fassung des BMW Group Berichts werden die Begriffe Auslieferungen und Absatz gleichbedeutend verwendet.

Ausschüttungsquote

Verhältnis Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB zum Ergebnisanteil der Aktionäre der BMW AG am Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS. Bis zum Geschäftsjahr 2021 entsprach die Ausschüttungsquote dem Verhältnis Bilanzgewinn der BMW AG nach HGB zum Konzernjahresüberschuss der BMW Group nach IFRS.

Ausbildender

Anzahl aller Personen, die in einer Gesellschaft der BMW Group (umfasst alle konsolidierten und nicht konsolidierten Gesellschaften, an denen die BMW Group mehr als 50 % Anteile hält) eine Berufsausbildung durchlaufen, die sich über mehrere Jahre erstreckt und sich aus Praxis- und Theoriephasen zusammensetzt.

B

Bilanzielles Geschäftsvolumen

Wird ermittelt aus den Positionen Vermietete Erzeugnisse sowie langfristige und kurzfristige Forderungen aus Finanzdienstleistungen der Segmentbilanz Finanzdienstleistungen.

Bruttomarge

Verhältnis des Bruttoergebnisses vom Umsatz zu den Umsatzerlösen.

C**Cashflow**

Periodischer Nettozu- oder -abfluss liquider Mittel.

Cashflow at Risk

Analog zu Value at Risk.

Cash Flow Hedges

Werden zur Absicherung von zukünftigen Cashflows vor allem im Zusammenhang mit Wechselkursschwankungen geschlossen.

CO₂e/CO₂-Äquivalente

CO₂e stellen eine Maßeinheit zur Vereinheitlichung der Klimawirkung unterschiedlicher Treibhausgase (THG) dar, wie z. B. Methan, Lachgas. Dies ist erforderlich, da die einzelnen Gase nicht gleichermaßen zum Treibhauseffekt beitragen. Dazu hat das Expertengremium der Vereinten Nationen (Intergovernmental Panel on Climate Change, IPCC) das „Globale Erwärmungspotenzial“ (Global Warming Potential, GWP) definiert. Dabei handelt es sich um einen Index, der die Erwärmungswirkung im Vergleich zu CO₂ ausdrückt, sodass alle THG zusammengefasst werden. Beispielsweise hat Methan über einen Zeitraum von 100 Jahren eine 28-fach größere Wirkung als CO₂, Lachgas sogar 265-fach. Die CO₂-Emissionen der Lieferkette inkl. der Transportlogistik sowie der vorgelagerten Kraftstoffbereitstellung (well-to-tank) werden in CO₂e angegeben. Klimawirksame Gase im Rahmen von Scope 1 und 2 werden aus Wesentlichkeitsgründen vernachlässigt.

CO₂e-Emissionen in der Lieferkette (Scope 3 upstream) sowie der Entsorgung (Scope 3 downstream)

Die CO₂e-Emissionen der Lieferkette sowie der Entsorgung in Tonnen CO₂e basieren auf TÜV-geprüften Ökobilanzen repräsentativer Fahrzeuge der produzierten Fahrzeugvarianten im Berichtsjahr nach ISO 14040/44, berechnet mit dem LCA-Tool GaBi der Firma Sphera (u.a. Berücksichtigung der klimawirksamen Gase CO₂, CH₄, N₂O, SF₆, NF₃). Berücksichtigt sind die Emissionen der Bauteile und Materialien der produzierten Fahrzeuge.

CO₂-Emissionen je produziertes Fahrzeug**(Scope 1 und 2)**

Die Kennzahl wird berechnet aus den direkten und indirekten CO₂-Emissionen der BMW Group Standorte bezogen auf die Anzahl produzierter Automobile im Berichtsjahr. Die CO₂-Emissionen ergeben sich aus den Energieverbräuchen der BMW Group Werke sowie der nicht produzierenden Standorte. Es werden sowohl Strom aus regenerativen Eigenerzeugungsanlagen, Direktlieferverträge für Grünstrom als auch zertifizierte Herkunfts-nachweise berücksichtigt. Zur Umrechnung werden Emissionsfaktoren für Strom, Fernwärme und Kraftstoffe des VDA in der jeweils aktuellsten, gültigen Version sowie vereinzelt lokale Emissionsfaktoren verwendet. Diese Kennzahl ist die Grundlage zur Messung des strategischen Ziels bis 2030 betreffend Scope 1 und 2. Einheit der Berichtsgröße ist t CO₂ je produziertes Fahrzeug.

CO₂-Emissionen Neuwagenflotte EU**(Scope 3 downstream)**

Zur Berechnung der durchschnittlichen CO₂-Flottenemissionen eines Herstellers (Nutzungsphase) wird der gewichtete Mittelwert der CO₂-Emissionen über alle im Berichtszeitraum neu zugelassenen Fahrzeuge ermittelt. Zugrunde liegen das Volumen der Neuzulassungen eines Herstellers in der EU einschließlich Norwegen und Island im Kalenderjahr sowie die einzelfahrzeugspezifischen CO₂-Emissionen, die nach dem WLTP-Typprüfverfahren ermittelt werden. In einigen wenigen Ländern (< 5 % des Fahrzeugvolumens) liegen zum Zeitpunkt der Berechnung keine monatlichen Zulassungszahlen vor. In diesen Fällen werden die Auslieferungen verwendet. Der nach internen Berechnungen ermittelte CO₂-Flottenwert der BMW Group beinhaltet die gesetzlich zulässige Anrechnung von Öko-Innovationen mit deutlich untergeordneter Bedeutung. Einheit der Berichtsgröße ist g CO₂ pro gefahrenem Kilometer.

CO₂-Emissionen Neuwagenflotte weltweit**inkl. Vorkettenemissionen****(Scope 3 downstream, well-to-wheel)**

Diese Kennzahl zeigt den Fortschritt der BMW Group bei ihrem strategischen Ziel zur Reduktion der CO₂-Emissionen in der Nutzungsphase inklusive der Vorkettenemissionen (Bereitstellung der Antriebsenergie) um durchschnittlich mindestens 50 % je gefahrenen Kilometer bis 2030 (Basisjahr 2019). Zur Berechnung der Kennzahl werden die volumengewichteten mittleren CO₂-Flottenemissionen der Kernmärkte EU (EU-27-Staaten inkl. Norwegen und Island; zzgl. UK) (Fahrzyklus: Worldwide Harmonized Light Vehicles Test Procedure; Basis: Zulassungszahlen), USA (Fahrzyklus: United States Combined; Basis: Produktionsvolumen) und China (Fahrzyklus: Worldwide Harmonized Test Cycle unter chinaspezifischen Testrandbedingungen; Basis: Import- bzw. lokale Produktionsvolumen; inkl. BMW Brilliance Automotive Ltd.) jeweils vor Abzug der gesetzlich zulässigen Anrechnungsfaktoren (z.B. Supercredits und Öko-Innovationen) berücksichtigt und nach WLTP (europäischer Fahrzyklus) normiert. Die Kernmärkte decken hierbei einen Anteil von mehr als 80 % des BMW Group Absatzes ab. Um mögliche Abweichungen zwischen Zykluswerten und Realemissionen zu berücksichtigen, wird nach Vorgabe der SBTi auf die ermittelten Werte ein Aufschlag von 10 % vorgenommen. Bestandteil der Kennzahl sind auch die Vorkettenemissionen der Energieträger (fossile Kraftstoffe und Ladestrom) gemäß dem [Well-to-wheel-Ansatz](#) („von der Energiequelle bis zum Reifen“). Hierbei wird die gesamte Wirkungskette für die Fortbewegung von Fahrzeugen, d. h. von der Gewinnung und Bereitstellung der Energieträger bis zur Umwandlung in Antriebsenergie, berücksichtigt. Der Ansatz nimmt damit auch Umwelteinflüsse bei der Erzeugung der Energieträger in den Blick. Beispielsweise zieht die BMW Group für die Berechnung der Emissionen in der Strom-Vorkette (Bereitstellung der elektrischen Antriebsenergie) den Energiereport der International Energy Agency (IEA; Bezugsbasis: Vorjahr) als Grundlage heran, um die Emissionen des Strommixes in den jeweiligen Kernmärkten zu bewerten. Einheit der Berichtsgröße ist g CO₂ pro gefahrenem Kilometer.

CO₂-Emissionen Scope 1 bis Scope 3

Die CO₂-Emissionen eines Unternehmens werden in unterschiedlichen Kategorien erfasst. Das Greenhouse Gas Protocol, eine Partnerschaft zwischen World Resources Institute (WRI) und World Business Council for Sustainable Development (WBCSD), unterscheidet auf Basis der verschiedenen Emissionsquellen zwischen Scope-1-, Scope-2- und Scope-3-Emissionen. Während die direkten Emissionen (Scope 1) innerhalb des Unternehmens durch die Verbrennung fossiler Energieträger anfallen, bezieht sich Scope 2 auf die indirekten Emissionen, die durch den Strom- und Wärmeverbrauch extern erzeugter Energie entstehen. Weitere indirekte Emissionen (Scope 3) fallen in den vor- und nachgelagerten Wertschöpfungsstufen (upstream und downstream) an, wie zum Beispiel in der Lieferkette oder auch bei der Nutzung der Produkte und Dienstleistungen.

CO₂-reduzierende Maßnahmen in der Lieferkette

Die eingesparten Treibhausgasemissionen (in CO₂e) in der Lieferkette ergeben sich aus der Summe der im Berichtsjahr von Lieferanten umgesetzten CO₂-reduzierenden Maßnahmen. Im Fokus stehen dabei CO₂-intensive Bauteile und Materialien, die für die Herstellung von BMW Group Automobilen erforderlich sind. Zunächst wird auf Basis von Materialart und -menge und unter Zuhilfenahme des LCA-Tools GaBi der Firma Sphera der potenzielle CO₂-Fußabdruck für diese Bauteile und Materialien vor Maßnahmenwirkung ermittelt. Anschließend werden die durch einen externen Prüfer nachgewiesenen CO₂-reduzierenden Maßnahmen, wie z.B. aus der Nutzung von Grünstrom oder dem Einsatz von Sekundärrohstoffen berücksichtigt. Im Jahr 2022 werden bei der Berechnung des CO₂-Fußabdrucks Maßnahmen, die einzelne Bauteile betreffen, vereinfacht der Fertigungsregion EU und entsprechenden Emissionsfaktoren zugeordnet. Die emissionsintensiven Materialien sowie die Batteriezellen werden auf Basis ihrer tatsächlichen Fertigungsregion berücksichtigt.

Commercial Paper

Abgezinste Schuldverschreibungen mit kurzer Laufzeit (<1 Jahr).

Credit Default Swap (CDS)

Inhaber von Wertpapieren (in der Regel Anleihen) sichern sich durch Prämienzahlungen an den Verkäufer eines Credit Default Swap gegen das Ausfallrisiko des Anleihenemittenten ab. Ähnlich wie bei Kreditausfallversicherungen verpflichtet sich der Empfänger der Prämien bei einem Zahlungsausfall zur Entrichtung einer Ausgleichszahlung an den Käufer des CDS.

E

EBIT

Ergebnis vor Finanzergebnis. Es setzt sich zusammen aus den Umsatzerlösen abzüglich der Umsatzkosten, Vertriebs- und Verwaltungskosten und des Saldos aus den sonstigen betrieblichen Erträgen und Aufwendungen.

EBIT-Marge

Ergebnis vor Finanzergebnis bezogen auf die Umsatzerlöse.

EBT

EBIT zuzüglich Finanzergebnis.

Eigenkapitalquote

Verhältnis des Eigenkapitals zur Bilanzsumme.

Elektrifizierte Fahrzeuge

Die BMW Group bezeichnet damit vollelektrische (Battery Electric Vehicle, BEV) und Plug-in-Hybrid-Fahrzeuge (Plug-in-Hybrid Electric Vehicle, PHEV), die geladen und auch rein elektrisch gefahren werden können.

Ergebnis je Aktie (Earnings per Share/EPS)

Das Ergebnis je Aktie ergibt sich, indem für Stamm- und Vorzugsaktien das auf die jeweilige Aktiengattung entfallende Konzernergebnis der BMW Aktionäre (ohne Anteile fremder Gesellschafter) auf die durchschnittliche Anzahl der jeweiligen Aktien bezogen wird. Beim Ergebnis je Vorzugsaktie werden nur die für das jeweilige Geschäftsjahr dividendenberechtigten Vorzugsaktien berücksichtigt.

EU-Taxonomie – Betriebsausgaben (OpEx)

Die Kennzahl Betriebsausgaben im Rahmen der EU-Taxonomie umfasst ausschließlich nicht aktivierte Entwicklungskosten, Instandhaltungs- und Sanierungskosten von Gebäuden, Reparaturen an Sachanlagen sowie relevante IT-Kosten-Umfänge im Segment Finanzdienstleistungen, nicht aktivierte Leasingaufwendungen aus kurzfristigen Verträgen, aus Verträgen mit geringfügigen Vermögenswerten und aus Verträgen mit rein variabler Vergütung. Es handelt sich hierbei um eine taxonomiespezifische Kennzahl, die nicht in der finanziellen Berichterstattung der BMW Group angewendet wird. Betriebsausgaben aus taxonomiekonformen Tätigkeiten liegen dann vor, wenn die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung eines oder mehrerer Umweltziele leistet und gleichzeitig nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer Umweltziele führt und der Mindestschutz eingehalten wird.

EU-Taxonomie – Investitionsausgaben (CapEx)

Basis für die Berechnung der Investitionsausgaben sind IAS 16 Sachanlagen § 73 Buchstabe (e) Ziffer (i) und Ziffer (iii), IAS 38 Immaterielle Vermögenswerte § 118 Buchstabe (e) Ziffer (i) sowie IFRS 16 Leasingverhältnisse § 53 Buchstabe (h). Der Definition der Kennzahl Investitionsausgaben aus dem Anhang I der Delegierten Verordnung (EU) 2021/2178 der Kommission folgend, umfasst die Kennzahl Zugänge zu den immateriellen Vermögenswerten, insbesondere aktivierten Entwicklungskosten, Zugänge zu den Sachanlagen, den Nutzungsrechten nach IFRS 16 sowie zu den vermieteten Erzeugnissen. Investitionsausgaben im Zusammenhang mit dem Teileverkauf an externe Dritte oder Teilelieferungen an Kooperationspartner (inklusive BMW Brilliance bis einschließlich 10. Februar 2022) bleiben unberücksichtigt. Investitionsausgaben aus taxonomiekonformen Tätigkeiten liegen dann vor, wenn die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung eines oder mehrerer Umweltziele leistet und gleichzeitig nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer Umweltziele führt und der Mindestschutz eingehalten wird.

EU-Taxonomie – Umsatzerlöse

Die Basis für die Ermittlung der Umsatzerlöse ist Artikel 2 Nummer 5 der Richtlinie 2013/34/EU. Der Umsatz umfasst die gemäß International Accounting Standard (IAS) 1 § 82 (a) in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1126/2008 der Kommission ausgewiesenen Erlöse und Erträge. Umsatzerlöse aus dem Teile- und Komponentenverkauf, zum Beispiel Aftersales-Geschäft ohne die Erbringung von Reparaturdienstleistungen oder die Lieferung von Komponenten für die Produktion an BMW Brilliance bis einschließlich 10. Februar 2022 beziehungsweise andere Drittparteien, aus Versicherungsprämien und Zinserträgen aus dem Einlagen- und Kreditgeschäft werden nicht berücksichtigt, da diese Wirtschaftstätigkeiten als nicht taxonomiefähig eingestuft werden. Umsatzerlöse aus taxonomiekonformen Tätigkeiten liegen dann vor, wenn die Wirtschaftstätigkeit einen wesentlichen Beitrag zur Verwirklichung eines oder mehrerer Umweltziele leistet und gleichzeitig nicht zu einer erheblichen Beeinträchtigung eines oder mehrerer Umweltziele führt und der Mindestschutz eingehalten wird.

F

Fair Value

Beizulegender Zeitwert, der zu einem bestimmten Stichtag für einen Vermögensgegenstand oder eine Schuld besteht.

Fair Value Hedges

Werden zur Absicherung von Schwankungen des Fair Values von Bilanzposten geschlossen.

Forschungs- und Entwicklungsleistungen

Bestehen aus Forschungs- und nicht aktivierungsfähigen Entwicklungskosten sowie aus Investitionen in aktivierungspflichtige Entwicklungskosten ohne deren planmäßige Abschreibungen.

Forschungs- und Entwicklungsquote

Verhältnis der Forschungs- und Entwicklungsleistungen zu den Konzernumsatzerlösen.

Forschungs- und Entwicklungsstandorte

An den internationalen Forschungs- und Entwicklungsstandorten sind die Ingenieur-, IT- und Prozesskompetenzen gebündelt, die zur (Vor-)Entwicklung von Hard- und Software für alle Produkte und Services der BMW Group notwendig sind.

Free Cashflow

Der Free Cashflow ergibt sich aus den Zahlungsströmen der betrieblichen Tätigkeit und der Investitionstätigkeit. Die im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthaltenen Zahlungsströme aus dem Kauf und Verkauf von Wertpapieren und Investmentanteilen werden nicht berücksichtigt. Zahlungsströme aus der Anteilsveränderung und aus Ausschüttungen von at Equity bewerteten Finanzinvestitionen sind im Cashflow aus der Investitionstätigkeit enthalten.

Führungsfunction

Führungsfunctionen sind definiert als besetzte Funktionen der Funktionsebenen I–IV unterhalb der Vorstandsebene.

G

Geschäfts- oder Firmenwert

Ein erworberner Geschäfts- oder Firmenwert stellt einen immateriellen Vermögenswert dar. Er entspricht der Differenz zwischen Kaufpreis und zum Fair Value bewerteten Nettovermögen des erworbenen Geschäftsbetriebs.

I

Investitionen in Aus- und Weiterbildung

Die Investitionen für die Ausbildung umfassen alle Kosten, die im Berichtsjahr für die Berufsausbildung innerhalb der konsolidierten Tochtergesellschaften der BMW Group anfallen, einschließlich der Personalkosten für Ausbilder und Auszubildende sowie sonstiger Kosten und Investitionen im Zusammenhang mit der Berufsausbildung. Die Investitionen für die Weiterbildung werden für alle konsolidierten Tochtergesellschaften der BMW Group ermittelt. Dazu gehören Vorbereitungs- und Umsetzungskosten, Opportunitäts-

kosten und Investitionen, die für eine solche Weiterbildung getätigt werden. Die Kosten umfassen auch kalkulatorische Abschreibungen, die auf der Grundlage von Bestandslisten gemessen werden.

Investitionsquote

Investitionen in Sachanlagen und übrige immaterielle Vermögenswerte (ohne aktivierte Entwicklungskosten) bezogen auf die Umsatzerlöse.

K

Konsolidierung

Aus den Einzelabschlüssen aller zum Konsolidierungskreis gehörenden Tochterunternehmen wird ein Konzernabschluss erstellt, der die Finanz-, Ertrags- und Vermögenslage derart abbildet, als handele es sich um einen einzelnen Betrieb.

L

Langzeitkranke

Anzahl der Personen mit aktivem Vertrag, die aufgrund von Krankheit länger abwesend sind gemäß Länderdefinition (in Deutschland Abwesenheit von mehr als 42 Kalendertagen mit derselben Krankheit).

Liquidität

Zahlungsmittel und Zahlungsmitteläquivalente sowie Wertpapiere und Investmentanteile.

M

Mitarbeiter BMW Group

Seit dem Jahr 2020 umfasst die Definition Mitarbeiter BMW Group die Anzahl aller Personen mit aktiven befristeten oder unbefristeten Verträgen (am 31. 12. des Jahres) der BMW Group (umfasst alle konsolidierten und nicht konsolidierten Gesellschaften, an denen die BMW Group mehr als 50 % Anteile hält), ohne Auszubildende, Praktikanten, Aushilfen (Werkstudenten), Zeitarbeitskräfte, ruhende/inaktive Arbeitsverträge wie Mutterschutz, Sab-

batical, Elternzeit, Langzeiterkrankung gemäß Länderdefinition, ATZ Freizeitphase, Auslandsbegleitung. Bis zum Jahr 2019 waren zusätzlich Aushilfen, Doktoranden, Praktikanten, Auszubildende, Langzeitkranke und Beschäftigte im Sabbatical enthalten.

Mitarbeiter in der Freizeitphase des Altersteilzeitmodells

Anzahl der Personen mit befristeten oder unbefristeten Verträgen, die die Möglichkeit des altersbedingten Ausscheidens über die betriebliche Altersteilzeit nutzen und sich in der inaktiven Phase des Modells befinden (zweiter Teil nach der aktiven Phase des Modells).

Mutterschutz, Elternzeit

Anzahl der Personen mit aktiven Verträgen mit Abwesenheit aufgrund gesetzlicher Vorgaben vor und nach der Geburt (Mutterschutz) und aufgrund von Abwesenheiten im Rahmen gesetzlicher Möglichkeiten aufgrund einer Elternschaft gemäß Länderdefinition (Elternzeit).

O

Offsetting

Das Prinzip der Kompensation ist es, den Ausstoß von CO₂, der an einer Stelle nicht vermieden werden kann, an anderer Stelle einzusparen (Vermeidung) oder durch sogenannte CO₂-Senken zu absorbieren (Neutralisierung). Im Kern der Aktivitäten der BMW Group steht jedoch das Prinzip „CO₂-Emissions-Verminderung vor Kompensation“. Dabei nicht vermeidbare CO₂-Emissionen werden bilanziell CO₂-neutral durch Offsetting gestellt. Die Kompensation erfolgt über den Einkauf von Zertifikaten auf dem freiwilligen CO₂-Markt und geht damit über etwaige CO₂-Ausgleiche im verpflichtenden Handel (ETS) hinaus. Kriterien wie Zusätzlichkeit, Permanenz, sozialer Zusatznutzen (z. B. entstehen gesundheitliche Vorteile durch vermiedene offene Feuer in geschlossenen Räumen), Zertifizierung, Transparenz und die Vermeidung von Doppelzählungen tragen zur Qualität der verwendeten Zertifikate und damit zur Wirksamkeit von Kompensation bei.

P

Praktikant

Anzahl aller Personen, die während ihres Studiums einen freiwilligen oder verpflichtenden Praxiseinsatz in einer Gesellschaft der BMW Group (umfasst alle konsolidierten und nicht konsolidierten Gesellschaften, an denen die BMW Group mehr als 50 % Anteile hält) durchführen.

Prognose

Sofern keine konkreten Bandbreiten genannt werden, legt die BMW Group bei der Prognose ihrer bedeutsamsten Leistungsindikatoren folgende Terminologien und Bandbreiten zugrunde:

Vorjahresniveau	[−0,9 % / + 0,9 %]
Leichter Anstieg	[+ 1,0 % / + 4,9 %]
Leichter Rückgang	[− 1,0 % / − 4,9 %]
Solider Anstieg	[+ 5,0 % / + 9,9 %]
Moderater Rückgang	[− 5,0 % / − 9,9 %]
Deutlicher Anstieg	≥ +10,0 %
Deutlicher Rückgang	≤ − 10,0 %

R

Return on Capital Employed (RoCE)

Der RoCE in den Segmenten Automobile und Motorräder berechnet sich aus dem jeweiligen Segmentergebnis vor Finzergebnis und dem durchschnittlichen eingesetzten operativen Kapital – zum Ende der letzten fünf Quartale – im jeweiligen Segment. Das eingesetzte Kapital entspricht der Summe aus immateriellen Vermögenswerten, Sachanlagen und Net Working Capital. Das Net Working Capital beinhaltet die Bilanzpositionen Vorräte und Forderungen aus Lieferungen und Leistungen abzüglich der Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen.

Bis zum Geschäftsjahr 2021 entsprach das eingesetzte Kapital der Summe aller kurz- und langfristigen operativen Vermögenswerte, bereinigt um das Abzugskapital. Beim Abzugskapital handelte es sich um die Kapitalanteile, die dem operativen Geschäft weitestgehend zinslos zur Verfügung stehen.

Return on Equity (RoE)/Eigenkapitalrendite

Die Eigenkapitalrendite (RoE) im Segment Finanzdienstleistungen berechnet sich aus dem Segmentergebnis vor Steuern bezogen auf das durchschnittlich – zum Ende der letzten fünf Quartale – im Segment gebundene Eigenkapital aus der Segmentbilanz.

S

Sabbatical

Anzahl der Personen mit aktiven Verträgen, die aufgrund der Möglichkeit einer Mitarbeiterfinanzierten Freistellung („Sabbatical“) mindestens einen Monat und maximal sechs Monate abwesend sind.

Steuerquote

Verhältnis der Ertragsteuern zum Konzernergebnis vor Steuern.

T

Teilzeit, Vollzeit

Anzahl aller Mitarbeiter (siehe Definition „Mitarbeiter“), gesplittet nach Mitarbeitern mit einer vertraglich festgelegten wöchentlichen Arbeitszeit, die der gesetzlich, tariflich oder betrieblich vorgegebenen entspricht (Vollzeit), und Mitarbeitern mit einer vertraglich festgelegten Reduzierung der wöchentlichen Arbeitszeit, die die Vollzeitstunden unterschreitet (Teilzeit).

U

Umsatzrendite nach Steuern

Verhältnis des Konzernüberschusses zu den Konzernumsatzerlösen.

Umsatzrendite vor Steuern

Verhältnis des Konzernergebnisses vor Steuern zu den Konzernumsatzerlösen.

V

Value at Risk

Risikomaß, das den maximalen Verlust zum Ende einer festgelegten Laufzeit und unter Angabe einer bestimmten Wahrscheinlichkeit quantifiziert.

W

Well-to-wheel

Die Betrachtungsmethode well-to-wheel („von der Energiequelle bis zum Reifen“) berücksichtigt die gesamte Wirkungskette für die Fortbewegung von Fahrzeugen. Dies reicht von der Gewinnung und Bereitstellung der Antriebsenergie bis zur Umwandlung in Energie. Der Ansatz nimmt damit auch Umwelteinflüsse bei der Erzeugung der Energieträger in den Blick. Beispielsweise zieht die BMW Group für die Berechnung der Emissionen von

elektrifizierten Fahrzeugen in der Vorkette (Bereitstellung der elektrischen Energie) den jeweils aktuellsten Energierapport der International Energy Agency (IEA; Bezugsbasis: Vorjahr) als Grundlage heran. Somit kann dieser Ansatz noch in die zwei folgenden Bestandteile aufgeteilt werden: Die Betrachtungsmethode well-to-tank („von der Energiequelle bis zum Kraftstofftank/zur Ladesäule“) berücksichtigt die CO₂-Emissionen in der Lieferkette sowie der vorgelagerten Kraftstoffbereitstellung ab der Ölquelle bzw. der Stromerzeugung. Somit betrachtet dieser Ansatz die Wirkungskette, die bis zur Energiebereitstellung am Fahrzeug entsteht, ohne das Fahrzeug selbst miteinzubeziehen. Die Betrachtungsmethode tank-to-wheel („vom Kraftstofftank/von der Ladesäule bis zum Rad“) berücksichtigt wiederum die Wirkungskette von aufgenommener Energie (Kraftstoff, elektrische Energie) bis zur Umwandlung in kinetische Energie bei Kraftfahrzeugen. Somit betrachtet dieser Ansatz die Wirkungskette, die während der Nutzung des Fahrzeugs entsteht.

Z

Zeitarbeitskraft (ZAK)

Anzahl aller Personen, die auf Basis einer Arbeitnehmerüberlassung bei der BMW Group (umfasst alle konsolidierten und nicht konsolidierten Gesellschaften, an denen die BMW Group mehr als 50 % Anteile hält) eingesetzt sind.

FINANZKALENDER

2023

15. März 2023

BMW Group Jahreskonferenz

4. Mai 2023

Quartalsmitteilung zum 31. März 2023

11. Mai 2023

Hauptversammlung

3. August 2023

Halbjahresbericht zum 30. Juni 2023

3. November 2023

Quartalsmitteilung zum 30. September 2023

2024

20. März 2024

BMW Group Bericht 2023

20. März 2024

BMW Group Jahreskonferenz; Medien-Tag

21. März 2024

BMW Group Jahreskonferenz; Analysten- und Investoren-Tag

8. Mai 2024

Quartalsmitteilung zum 31. März 2024

15. Mai 2024

Hauptversammlung

1. August 2024

Halbjahresbericht zum 30. Juni 2024

6. November 2024

Quartalsmitteilung zum 30. September 2024

KONTAKT

WIRTSCHAFTSPRESSE

Telefon + 49 89 382-2 45 44
+ 49 89 382-2 41 18

Telefax + 49 89 382-2 44 18

E-Mail presse@bmwgroup.com

DIE BMW GROUP IM INTERNET

Weitere Informationen über die BMW Group erhalten Sie im Internet unter der Adresse:

[↗ **www.bmwgroup.com**](http://www.bmwgroup.com)

Die Rubrik Investor Relations können Sie unter der Adresse direkt erreichen:

[↗ **www.bmwgroup.com/ir**](http://www.bmwgroup.com/ir)

Informationen zu den Marken der BMW Group finden Sie unter:

[↗ **www.bmw.com**](http://www.bmw.com)

[↗ **www.mini.com**](http://www.mini.com)

[↗ **www.rolls-roycemotorcars.com**](http://www.rolls-roycemotorcars.com)

[↗ **www.bmw-motorrad.com**](http://www.bmw-motorrad.com)

HERAUSGEBER

Bayerische Motoren Werke
Aktiengesellschaft
80788 München
Telefon + 49 89 382-0



WWW.BMWGROUP.COM